

METROPOLIA AMMATTIKORKEAKOULU
LIIKETALouden KOULUTUSOHJELMA

VENÄJÄN TRANSITOLIIKENNE ITÄMEREN ALUEELLA
Tutkimus kuljetusreittien tulevaisuudesta

Markus Kelamaa
Jesse Länsmans
Markkinoinnin ja logistiikan
suuntautumisvaihtoehto
Opinnäytetyö
Huhtikuu 2010

METROPOLIA AMMATTIKORKEAKOULU

Koulutusohjelma: Liiketalous
Suuntautumisvaihtoehto: Markkinointi ja logistiikka
Opinnäytetyön nimi: Venäjän transitoliikenne Itämeren alueella - Tutkimus kuljetusreittien tulevaisuudesta
Tekijät: Markus Kelamaa
Jesse Länsmans
Vuosi: 2010
Sivumäärä: 68 + 5 liitesivua

Tiivistelmä:

Tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää Venäjän Itämeren alueen transitoliikenteen nykyhetken tilanne ja sen tulevaisuudennäkymiä. Näkökulmaksi otettiin Venäjän ja sen transitoliikenteeseen Itämeren alueella vaikuttavien maiden tutkiminen. Lisäksi työssä pyrittiin miettimään keinoja, joilla eri transitoreitit tuottavat nyt lisäarvoa ja millaista lisäarvontuottoa tulevaisuudessa tullaan tarvitsemaan. Lähteinä työssä käytettiin Internet- ja uutisartikkeleita, oppilaitoksen materiaaleja sekä ammattikirjallisuutta. Lisäksi tutkimusta varten järjestettiin Suomessa toimiville logistiikka-alan yrityksille suunnattu kyselytutkimus.

Transitoliikenteellä tarkoitetaan sellaista liikennettä, joka menee toisen maan kautta kolmanteen maahan. Venäjällä on paljon yhteistä rajaa Itämeren alueen maiden kanssa, mutta vain rajallisesti omaa satamakapasiteettiä. Tästä syystä Venäjä joutuu turvautumaan transitoliikenteeseen. Maantieteellisten seikkojen takia pääpaino tässä työssä on satamien tarkastelussa, mutta myös maantie- ja raideliikenne on pyritty huomioimaan aina tarvittaessa.

Tutkimuksessa ilmeni, että Venäjä on erittäin riippuvainen transitoliikenteestä. Transitoliikenne kasvaa koko ajan ja Venäjä ei pysty omalla tuotannollaan tai satamakapasiteetillään vastaamaan tarpeeseen. Tutkimuksessa ilmeni myös eri reittivaihtoehtojen ominaispiirteitä, kuten Baltian maiden reittien palkkakustannusten jääminen reilusti Suomen vastaavia pienemmiksi.

Tulevaisuuden kannalta oleellisilta asioilta näyttävät tällä hetkellä Venäjän kehitys niin taloudellisesti kuin poliittisestikin, eri reittien kehittyminen ja tarvittavan transitoliikenteen määrä. Määrään vaikuttaa Venäjän kyky tuottaa tavaraa itse, sen satamakapasiteetti ja sen viennin ja tuonnin rakenne.

Kyselytutkimuksen perusteella voidaan sanoa, että suomalaiset yritykset ajattelevat transitoliikenteen nykyhetkeä ja tulevaisuutta samansuuntaisesti toistensa kanssa. Tutkimuksesta ilmeni, että Itämeren alueen transitomaista Puola oli selkeästi tuntemattomin maa ja Baltian maiden suhteen vastaukset noudattelivat ennakko-odotuksia Suomea halvemmassa hintatasosta ja heikommasta palveluntasosta.

Avainsanat: transito, Venäjä, Itämeri, logistiikka

Helsinki Metropolia University of Applied Sciences
Degree Program: Business Administration
Program Division: Marketing and Logistics
Title: Russia's transit traffic in Baltic Sea region – Study on future of transportation routes
Authors: Markus Kelamaa, Jesse Lämsmäns
Year: 2010 Pages: 68 + 5

Abstract:

The purpose of this study was to identify the current state of Russia's transportation corridors in the Baltic Sea region and the future development of these corridors. The point of view was based on studying Russia and its transit traffic countries in the Baltic Sea region. In addition, part of the work was to study ways in which the various transit routes are now producing added value to the process and the kinds of value additions needed in the future. As sources, we used online news sources as well as hard copy articles, educational materials and professional literature. In addition, for the research, we arranged a survey for logistics companies that operate in Finland.

Transit transport is any traffic that goes from one country to another, but travels through a third country to get there. Russia has a long common border with the countries of the Baltic Sea region, but only a limited amount of its own port capacity. Because of this Russia has to rely on transit traffic. Because of geographical factors, the main focus of the research is on studying the ports, but also road and railway transportations were taken into account whenever it was necessary.

The research revealed that Russia is highly dependent on transit traffic. This traffic is consistently growing, and Russia is not capable of meeting the requirements using its own sources of transportation or productivity. The research also showed many characteristics of different routes, such as lower wage costs in the Baltic countries compared to Finland.

As for the future, the most essential factors appear to be the development of Russia, both politically and economically. More work must be put into Russia's understanding of the development of transit routes, and into recognizing the amount of transit traffic needed. Russia's own ability to produce goods for itself, its port capacity and the export and import structure all affect the amount of traffic needed.

According to the survey, it is clear that Finnish companies see the present and future of transit traffic in the same light as one another. The survey also reveals that of the Baltic Sea transport corridors, Poland is a virtually unknown country for Finnish logistics companies in the Baltic region, particularly as a result of lower prices and weaker levels of service.

Keywords: transit, Russia, Baltic Sea, logistics

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	1
1.1 Tutkimuksen taustaa	1
1.2 Tutkimuksen tavoitteet ja tutkimuskysymykset	2
1.3 Tutkimuksen rajaus	3
2 TILAUS-TOIMITUSKETJUN HALLINTA	4
2.1 Logistiikan historia lyhyesti	4
2.2 Tilaus-toimitusketjun hallinta	5
2.2.1 Tilaus-toimitusketju	6
2.2.2 Tilaus-toimitusketjun hallinnan määritelmä	6
2.3 Lisäarvon tuottaminen tilaus-toimitusketjussa	7
2.4 4R-malli tilaus-toimitusketjussa	9
2.5 Ongelmat tilaus-toimitusketjussa	10
3 Venäjän tilanne ja tulevaisuuden näkymät	11
3.1 Venäjän talous	11
3.2 Venäjän ulkomaankauppa	14
3.2.1 Venäjän ulkomaankaupan kuljetukset	15
3.2.2 Venäjän ulkomaankaupan kuljetusten kehitys lähitulevaisuudessa	16
3.3 Venäjän poliittinen tilanne	17
3.3.1 Poliitiikan ja yhteiskuntajärjestyksen kehitys tulevaisuudessa	17
3.3.2 Venäjän poliittisen ympäristön ja yhteiskunnan kehityksen vaikutukset kuljetusvirtoihin	19
3.4 Venäjän liikenneinfrastruktuuri	20
3.4.1 Venäjän liikennestrategia ja infrastruktuurin kehityssuunnitelmat	21
3.4.2 Venäjän liikennestrategian vaikutukset Luoteis-Venäjällä	23
3.5 Euroopan unionin vaikutukset Venäjän ulkomaankaupan kuljetuksiin Itämerellä?	24
3.6 Venäjän tulevaisuusskenaarioita	25
4 Venäjän transitoliikenteen kuljetusreitit	27
4.1 Kuljetuskäytävät	28
4.1.1 Via Baltica – maantiereitti läpi Euroopan	29
4.1.2 Suomen käytävä	30
4.1.3 Viron käytävä	32
4.1.4 Latvian käytävä	33
4.1.5 Liettuan käytävä	34
4.1.6 Puolan käytävä	35
4.1.7 Kaliningradin käytävä	36
4.1.8 Venäjän omat satamat	36
4.2 Kuljetuskäytävien tulevaisuudesta	37
4.3 Ympäristönsuojelu Itämerellä	38
4.4 Konttiliikenne Itämerellä	39
5 tutkimuksen toteutus	43
5.1 Tutkimusmenetelmä	43
5.2 Aineiston keräys	44

5.3 Aineiston käsittely	45
6 tulokset	46
6.1 Yritysten tilanne tällä hetkellä	47
6.2 Kilpailutekijöiden arviointi	48
6.2.1 Osatekijöiden arviot	48
6.2.2 Reittien arviointi	50
6.2.3 Suomalaisten yritysten näkemys nykyhetkestä	52
6.3 Lähitulevaisuuden tilanne	54
6.3.1 Osatekijöiden kehitys lähitulevaisuudessa	54
6.3.2 Reittien tulevaisuuden arviointi	55
6.4 Tulevaisuuden analysointi	58
7 Johtopäätökset	60
7.1 Transitoliikenteen nykyinen tila	60
7.2 Transitoliikenteen tulevaisuuden näkymät	62
7.3 Transitoliikenteen tulevaisuus pitkällä aikavälillä	65
7.4 Tutkimuksen arviointi ja jatkotutkimusehdotuksia	66
LÄHTEET	69
LIITTEET	
Liite 1 Kyselylomake	
Liite 2 Kyselykutsu	

1 JOHDANTO

Tässä työssä tutkimme Venäjän tuonnin ja viennin transitoliikennettä Itämeren alueella. Tutkimus alkaa taustatiedon keräämisellä, jolla hahmotamme kuvaa siitä, miten ja missä Venäjän transitoliikenteen toimitusketjut Itämeren alueella kulkevat. Tutkimus toteutetaan liiketalouden logistiikan näkökulmasta ja siinä hyödynnetään logistiikan alan keskeisiä teorioita.

Tutkimus jakautuu kahteen eri osioon. Ensimmäisessä osassa tarkastellaan logistiikan teorioita, joita voidaan hyödyntää transitoliikenteen kuljetusketjuja tutkittaessa. Teorioiden avulla saadaan hahmoteltua tutkimuksen viitekehys, joka jäsentää tutkimuksessa käytettyjä määritelmiä ja käsitteitä. Osaltaan viitekehys auttaa myös tutkimusongelman muotoilussa (Vilka 2005, 27).

Lisäksi ensimmäisessä osiossa kerrotaan Venäjän taloudesta, poliittisesta ympäristöstä ja infrastruktuurin tilasta. Venäjän kohdalla käsitellään myös erilaisia tulevaisuus skenaarioita, joiden kautta hahmotellaan kuvaa Venäjän tulevaisuuden mahdollisista vaihtoehdoista. Tällä pyritään lisäämään ymmärrystä ympäristöstä, jota tutkimus koskee. Lopuksi ensimmäisessä osassa määritellään Venäjän transitoliikenteessä käytetyt reitit ja analysoidaan lyhyesti niiden toimivuutta nykytilanteessa.

Tutkimuksen toinen osio keskittyy kyselytutkimukseen, jossa selvitetään logistiikan lisäarvontuottoteorioiden kautta suomalaisten logistiikkayrityksien näkemyksiä Venäjän transitoliikenteen nykytilasta ja tulevaisuudesta. Tämän kyselytutkimuksen tulosten perustella teemme johtopäätöksiä siitä, mitkä ovat tulevaisuudessa vaikuttavat tärkeimmät tekijät Venäjän transitoliikenteessä Itämerellä.

1.1 Tutkimuksen taustaa

Neuvostoliiton hajoaminen aiheutti Itämeren alueen kuljetusketjuissa suuren muutoksen. Venäjälle jäi vain noin puolet Neuvostoliiton satamakapasiteetista, kun suurin osa satamista jäi muiden IVY-maiden haltuun. Tämä aiheutti sen, että Venäjä joutui aloittamaan kolmansien maiden käytön ulkomaankaupan kuljetuksissaan. Näitä kuljetuksia kutsutaan transitokuljetuksiksi. (Widgrén & Kaitila & Arkonsuo 2000, 11.)

Transitokuljetukset ovat kauttakulkukuljetuksia toisen maan alueen kautta kolmanteen maahan. Transitotavaroita ei osteta kauttakulkumaahan, niitä ei tullata kauttakulkumaassa eikä niitä myöskään tilastoida kauttakulkumaan ulkomaankaupaksi. (Widgren ym. 2000, 43.)

Suomella oli merkittävä kilpailuetu transitoliikenteessä heti Neuvostoliiton romahdettua, koska Venäjän välit Baltian maihin olivat hyvin kireät. Suomen etuna oli myös aikaisemmin Neuvostoliiton kanssa käyty bilateraalin kauppa, jonka seurauksena suomalaisilla toimijoilla oli kokemusta idänkaupasta. Lisäksi Suomen reittiä pidettiin luotettavana, nopeana ja lähes häiriöttömänä. (Märkälä & Jumpponen 2007, 13-14.)

Euroopan unionin ja Venäjän välisessä kaupassa Itämeren satamien kautta kulkevat reitit ovat tärkeimmässä osassa tavarakuljetuksia. Noin 40 prosenttia Venäjän ulkomaankaupasta tapahtuu Itämeren satamien kautta. (Posti & Ruutikainen & Haapakangas & Tapaninen 2009, 38.)

Transitokuljetusten volyymi Suomessa on yli kolminkertaistunut vajaassa 30 vuodessa. Transitokuljetusten määrä oli vuonna 1980 noin 2,5 miljoonaa tonnia ja vuonna 2008 se ylsi noin 8,4 miljoonaan tonniin (Posti ym. 2009, 42). Baltian maiden satamista ei ole saatavissa tilastoja pelkän transitoliikenteen osalta, mutta koska niillä ei ole kovin paljon omaa vientiä, muodostaa transitoliikenne tärkeän osan niiden logistiikasta (Posti ym. 2009, 66). Muita transitoliikenteestä Itämeren alueella kilpailevia reittejä ovat maakuljetusreitti Saksasta Puolan kautta Venäjälle, sekä reitit suoraan Venäjän omiin satamiin.

1.2 Tutkimuksen tavoitteet ja tutkimuskysymykset

Tämän tutkimuksen tavoitteena on selvittää, miten Venäjän ulkomaankaupan transitokuljetukset kehittyvät tulevaisuudessa Itämeren alueella. Tämän selvittämiseksi on ensin hahmotettava kuva siitä, mitkä tekijät nyt vaikuttavat transitokuljetusten reittivalintoihin. Näiden tavoitteiden kautta on muotoutunut useita alakysymyksiä, joiden perusteella pyritään vastaamaan pääkysymykseen. Tärkeimpiä tutkimukseen liittyviä kysymyksiä ovat:

- Minkälaiset ovat eri reittien edellytykset kilpailla transitokuljetuksissa?
- Millä perusteilla eri toimijat valitsevat kuljetusreitin?

- Mitkä ovat tulevaisuudessa vaatimukset ja/tai tärkeimmät tekijät kuljetusreittiä valittaessa?
- Millä lailla Venäjän talous ja liiketoimintaympäristö kehittyvät?

Eri reittien kilpailuedellytysten selvittäminen on tärkeää, jotta saadaan luotua kuvaa eri kuljetusreittien toimivuudesta. Tarkastelun kohteiksi olemme valinneet Baltian reitin, Suomen reitin, sekä Puolan reitin. Puolan reitillä kuljetukset saattavat sisältää merikuljetusten lisäksi pelkästään maanteilla kulkevia kuljetuksia. Tämä reitti kulkee Saksasta Puolan kautta aina Venäjälle asti. Venäjän talouden kehityksen selvittäminen on myös yksi keskeisistä aiheista. Tämä on tärkeää, koska tuonnin ja viennin määrät seurailevat yleensä bruttokansantuotteen kehitystä (Auvinen & Dudarev & Hernesniemi 2005, 7).

Kyselytutkimuksella pyritään puolestaan selvittämään, mitkä lisäarvoa tuottavat tekijät vaikuttavat kuljetusreitin valintaan. Tämä kohta tutkimuskysymyksistä jakautuu kahteen osaan. Toisaalta yritämme selvittää, mitkä ovat tämän hetken tärkeimpiä kriteereitä kuljetusreittiä valittaessa ja toisaalta, mitkä ovat näkemykset tulevaisuuden tärkeimmistä kriteereistä.

1.3 Tutkimuksen rajaus

Tutkimuksen perusaihe, Venäjän transitoliikenne, on erittäin laaja ja monisyinen. Sillä voitaisiin käsittää myös Venäjän alueen kautta kulkevia transitokuljetuksia, mutta me olemme tässä tutkimuksessa rajoittuneet Venäjän oman ulkomaankaupan transitoliikenteen tutkimukseen.

Maantieteellisesti olemme rajanneet alueen Itämerelle, koska se on helpoimmin tutkittavissa Suomesta katsottuna ja se on myös merkittävimmissä osassa suomalaisten logistiikkayritysten kannalta, joille kyselytutkimus on suunnattu. Osatekijänä rajauksessa on myös se, että Venäjän ulkomaankaupan kuljetuksissa tärkeimmässä roolissa on Itämeren alue (Posti ym. 2009, 38).

Reittien osalta tutkimus rajautuu Itämeren alueen keskeisiin kuljetusreitteihin. Tutkimuksen ensimmäisessä osuudessa tarkastellaan keskeisiä reittejä maittain, mutta kyselytutkimuksessa reitit ovat jaoteltuina Suomen, Baltian ja Puolan reitteihin. Syynä

tähän on kyselyn rakenteellinen toteutus ja se, että Baltian maat ovat transitoliikenteen rakenteelta hyvin samantyyppisiä, joten ne voidaan yhdistää yhdeksi kokonaisuudeksi (Posti ym. 2009, 66).

Tutkimuksen lopullinen rajautuminen tapahtui sovellettavien teorioiden kautta. Pääasiallinen tarkastelun näkökulma on lisäarvon tuottoon liittyvä, johon on perustettu myös kyselytutkimuksen toteutus. Kyselytutkimuksessa kysytään vastaajien näkemyksiä lisäarvoa tuottavien tekijöiden painoarvosta nykyään ja tulevaisuudessa.

Tutkimuksessa olemme pyrkineet meriliikenteen ja satamien tarkempaan analysointiin. Kyselytutkimuksessa on kuitenkin keskitytty nimenomaisiin reitteihin, koska on mielekkäämpää tutkia reittejä kokonaisuutena ja mielestämme pelkkien satamien ja meriliikenteen tutkiminen antaisi vain vääristyneen tuloksen. Työssä pyrimme kuitenkin huomioimaan maa-, rautatie- ja lentokuljetukset tärkeimmiltä osilta, koska ne ovat luonnollinen jatke merikuljetuksille.

2 TILAUS-TOIMITUSKETJUN HALLINTA

Tutkimuksessa tarkastellaan valittua aihetta logistiikan teorioiden keinoin. Pääasiallisena teoriapohjana käytetään tilaus-toimitusketju-mallia ja erityisesti keskitytään pohtimaan lisäarvontuottoa Venäjän transitoliikenteen kuljetusketjuissa Itämeren alueella.

Tutkimuksessa pyritään selvittämään, mitkä ovat ne lisäarvoa tuottavat tekijät, jotka eri toimijat kokevat tärkeimpinä toiminnassaan. Tämän kautta pyritään hahmottamaan kuvaa siitä, miten eri kuljetusreitit pystyvät tulevaisuudessa vastaamaan yritysten ja muiden toimijoiden tarpeisiin. Näillä tiedoilla pyritään selvittämään, miten transitoliikenne tulevaisuudessa kehittyy ja mitkä reitit nousevat markkinajohtajiksi tulevaisuudessa.

2.1 Logistiikan historia lyhyesti

Logistiikan juuret ovat syvästi kiinni sodankäynnin tarpeissa, mutta liiketalouden alalla logistiikka oli vielä 1950-luvulla ja jopa 1960-luvun alussa melko kehittymätöntä nykyiseen verrattuna. Tilaus-toimitusketjun toiminta oli äärimmäisen yksinkertaista, tavarat vain ostettiin tarvittaessa ja kuljetukset hoidettiin miten parhaaksi katsottiin. Toiminta ei ollut erityisen suunnitelmallista ja ketjun hallinta oli olematonta jokaisen

keskittyessä omaan asiaansa sen sijaan, että fokus olisi ollut kaikkien yhteisessä asiassa. (Rushton & Croucher & Baker 2006, 8.)

1960-luvulla ja 1970-luvun alussa alettiin paremmin hahmottaa ketjumallia. Tällöin alettiin keskittymään fyysiseen jakeluun yhä enemmän ja luomaan toimintoja, joilla yhteistoimintaa pystyttiin helpottamaan. Tämän pohjalta muun muassa varastointia alettiin kehittää ja pakkauksia suunnittelemaan toimitusketjun vaatimuksia vastaavaksi. 1970-luvun puolivälissä ruvettiin jakelukanaviin panostamaan yhä enemmän. Osa yrityksistä alkoi liittämään jakelun tiiviimmin omaan toimintojohtamiseensa ja suuret yritykset rupesivat kehittämään omia jakelukanaviaan maantieteellisten sijaintien mukaisesti. (Rushton ym. 2006, 8.)

1980-luvulla kuljetusten kallistuessa ja niiden todellisten kustannusten tullessa ilmi alettiin jakelua tehostaa entisestään. Ammattimaisuutta osoitti muun muassa pitkäjänteisempi suunnittelu ja säästökohteiden tunnistaminen ja käyttäminen. Seurauksena oli keskitetty jakelu, varastojen reilut pienennykset ja tietotekniikan luomien mahdollisuuksien hyödyntäminen. (Rushton ym. 2006, 8.)

Tietotekniikan kehitys alkoi vaikuttamaan logistiseen toimintaan yhä enenevässä määrin 1980-luvun loppua kohden ja kiihtyi entisestään 1990-luvun alkupuolella. Tällöin informaatiotekniikan kehitys mahdollisti funktioiden integroimisen ja sitä kautta pystyttiin säästämään entisestään rahaa. Termistä toimitusketjunhallinta alettiin puhua 1990-luvulla, kun tietotekniikan ja vakiintuneiden käytäntöjen kautta pystyttiin miettimään myös yrityksen ulkopuolisten toimitusten tehostamista ja vaikutusta. Myös kolmansia osapuolia alettiin käyttää yhä enenevässä määrin kilpailuedun saavuttamiseksi. (Rushton ym. 2006, 8-9.)

2.2 Tilaus-toimitusketjun hallinta

Tilaus-toimitusketjun hallintaa tarkasteltaessa on tärkeää ymmärtää, mitä se oikeastaan tarkoittaa. Joidenkin tutkijoiden mielestä eri asemassa olevat toimijat määrittävät asian eri tavoilla. Tähän vaikuttavat muun muassa eri ammateissa toimivien erilaiset näkökulmat aiheeseen.

Tätä määrittämisen ongelmaa korostaa Ayers (2006, 3), kun hän esittää, että esimerkiksi valmistusinsinöörit keskittyvät yleensä tarkastelemaan asiaa nuukan johtamistavan (lean management) kannalta. Toisaalta logistiikkajohtajat puolestaan keskittyvät jakeluun, varastointiin ja kuljetuksiin. Nämä esimerkit ovat kuitenkin osittain kärjistettyjä ja asiaa käsittelevässä ammattikirjallisuudessa tilaus-toimitusketjun hallinta ymmärretään yleisesti suurempana kokonaisuutena.

2.2.1 Tilaus-toimitusketju

Määritelläksemme, mitä tilaus-toimitusketjun hallinta tarkoittaa, täytyy ensin saada vastaus kysymykseen: Mikä on tilaus-toimitusketju? Sakki (2003, 20) määrittelee asiaa seuraavasti: ”Toimitusketju muodostuu kun toimittavan yrityksen prosessit yhdistyvät asiakasyrityksen prosesseihin”. Toimitusketju muodostuu siis useammasta kuin yhdestä yrityksestä, jossa toimitukset kulkevat raaka-ainelähteiltä lopulliselle kuluttajalle. Toimitusketjun käynnistyminen puolestaan edellyttää kysyntää. Kysyntä muodostaa pääosin päinvastaiseen suuntaan kulkevan virran, jossa liikkuu tietoa kuluttajalta raaka-ainelähteille. Yhdessä nämä eri suuntiin kulkevat virrat muodostavat tilaus-toimitusketjun. (Sakki 2003, 20.)

Ayers (2006, 5) puolestaan määrittää tilaus-toimitusketjun seuraavasti: Tuotteen elämänsyklin prosessit, jotka koostuvat fyysisistä, informaatiollisista, rahallisista ja tiedollisista virroista, joiden tarkoituksena on tyydyttää loppukäyttäjän tarpeet fyysisillä tuotteilla, sekä palveluilla useilta, linkitetyiltä toimittajilta.

Tilaus-toimitusketjun käsitetään siis kattavan tuotteeseen liittyvät toiminnot, sekä tuotannon eri vaiheet aina alkulähteiltä loppukäyttäjälle asti. Aiheen asiantuntijat, kuten Sakki ja Ayers, määrittelevät tilaus-toimitusketjun eri sanoin, mutta kummatkin kuvaavat teoriassaan samanlaisen eri toiminnoista koostuvan ketjun. Kokonaisuutena määrittely voidaan käsittää tuotteen elämänsyklinä aina raaka-ainelähteiltä päätyen loppukäyttäjälle sisältäen myös mahdolliset kierrätykseen liittyvät toiminnot.

2.2.2 Tilaus-toimitusketjun hallinnan määritelmä

Tilaus-toimitusketjun hallinnalla tarkoitetaan laajennettua käsitystä tilaus-toimitusketjusta. Siihen sisältyvät pelkän ketjun lisäksi ne toiminnot, jotka tukevat tilaus-toimitusketjun

kulkua. Periaatteessa voidaankin sanoa, että käsite sisältää tilaus-toimitusprosessin suunnittelua, ylläpitoa ja toiminnan koordinoimista. (Ayers 2006, 10.)

Tilaus-toimitusketjun hallinnassa on siis kyse eri toimintojen ja prosessien optimoinnista niin, että se palvelee laajemman kokonaisuuden tarpeita ja pyrkii parantamaan koko prosessin tuottavuutta useamman kuin yhden toimijan näkökulmasta. Christopher (2005, 4-6) ottaakin esille teeman, jonka mukaan tilaus-toimitusketjun hallinnan pääpaino on yhteistyön ja luottamuksen rakentaminen, ymmärtäen, että oikein johdettuna kokonaisuus voi olla suurempi kuin osiensa summa. Hänen mukaansa suhteiden johtaminen onkin tärkeässä roolissa, koska sen kautta voidaan luoda enemmän hyötyä ketjun kaikille osapuolille. (Christopher 2005, 4-6.)

Tilaus-toimitusketjun nimitystä voidaan myös pitää jossain määrin harhaanjohtavana. Oikeastaan kyseessä on enemmänkin verkosto, kuin eri organisaatioiden muodostama ketju (Christopher 2005, 5). Tämä havainto on mielenkiintoinen, koska voidaan katsoa, että harva yritys toimii käyttäen vain yhtä tavarantoimittajaa ja toimittaen sitten omat tuotteensa vain yhdelle asiakkaalle. Useimmiten yritykset hankkivat raaka-aineita, materiaaleja ja komponentteja usealta tavarantoimittajalta ja jakelevat valmistamiaan tuotteita monille eri asiakkaille.

Tilaus-toimitusketjun hallinnassa on siis kyse usean toimijan muodostamasta verkostosta, joka toimittaa loppukäyttäjille tuotteita pyrkien maksimoimaan asiakkaiden saaman hyödyn. Tämä toteutetaan koordinoimalla prosesseja eri yritysten kesken pyrkien lisäämään tehokkuutta ja lisäarvon tuottoa koko verkostoa parhaiten hyödyttävällä tavalla. (Christopher 2005, 5-6.)

2.3 Lisäarvon tuottaminen tilaus-toimitusketjussa

Lisäarvon tuottaminen tapahtuu toimitusketjun eri vaiheissa tehtävällä tuotteen tai palvelun käsittelyllä, joka lisää tuotteen arvoa loppukäyttäjälle. Lopullisen määrittelyn tuotteen tai palvelun hinnalle tekee kuitenkin loppukäyttäjä tehdessään ostopäätöksen. Toimitusketjussa osallisina olevat yritykset siis käsittelevät tuotetta ja synnyttävät näin omalla toiminnallaan lisää jalostusarvoa. Tuotteen lopullinen arvo on siis eri vaiheissa tapahtuneiden lisäarvon tuottojen loppusumma. (Sakki 2003, 20.)

Lisäarvon tuottoa voidaan tarkastella yritystasolla esimerkiksi arvotoimintojen avulla. Nämä toiminnot voidaan jakaa kahteen eri luokkaan, perustoimintoihin ja tukitoimintoihin (Porter M. E 2004, 36-39). Perustoiminnot ovat välittömästi tuotteeseen liittyviä toimintoja, kuten tulo- ja lähtölogistiikka, varsinainen tuotteen valmistaminen, myynti ja markkinointi, sekä huolto. Tukitoimintoja ovat puolestaan hankinnat, tekniikan kehittäminen, inhimillisten voimavarojen hallinta ja yrityksen infrastruktuuri. Tämä tarkastelumalli auttaa hahmottamaan, miten lisäarvoa voidaan yrityksen eri toiminnoissa tuottaa. Yritys saavuttaa kilpailuetua suorittamalla arvotoimintonsa pienemmin kustannuksin tai paremmin kuin kilpailijansa. (Sakki 2003, 17-18.)

Toinen kilpailukyvyyn ja lisäarvon luomista eri näkökulmasta katsova teoria on puolestaan Christopherin (2005, 6-13) 3C-malli. Tämä mallin kolme eri tekijää ovat yritys, kilpailija ja asiakkaat (company, competitor, customer – 3C). Tämän mallin mukaan tärkeimmät kilpailuedun luontimahdollisuudet ovat tuotteen erilaistamisessa ja alhaisemmissa tuotantokustannuksissa kilpailijoihin verrattuna (Christopher 2005, 6).

Yrityksen kilpailukyky voidaan tiivistää kolmeen eri päätekijään. Nämä ovat laatu, kustannus ja nopeus. Kilpailutekijöiden merkitys korostuu markkinataloudessa, jossa vastaavien tuotteiden hinnat ovat lähellä toisiaan. Tällöin toimituksen nopeus ja asiakaspalvelun laatu ovat ratkaisevia tekijöitä (Sakki 2003, 16-17.)

Tämän tutkimuksen kannalta lisäarvon tuottoa koskevassa tarkastelussa keskitytään edellä mainituista tekijöistä erityisesti nopeuteen. Nopeuden sisältämät käsitteet, eli läpimenoaika, joustavuus ja ketteryys, soveltuvat parhaiten tarkasteluun, kun kyseessä on eri transitokuljetusreittien kilpailukyvyyn tarkastelu. Toisaalta myös laatu on yksi tekijöistä, joka on ainakin osittain merkittävä. Tätä osa-aluetta voidaan soveltaa tarkasteltaessa eri kuljetusreittien palvelullista kapasiteettia ja asiakastyytyväisyyteen vaikuttavia tekijöitä.

Toisaalta tutkimuksessa voidaan käyttää myös Christopherin (2005, 12) esittämää kuviota, jonka mukaan on olemassa kaksi tekijää, joiden avulla tilaus-toimitusketjun hallinta pyrkii parantamaan kilpailukykyä. Logistiikan keinoin voidaan hänen mukaansa saavuttaa lisäarvoetuja ja toisaalta kustannusetuja. Päämääränä on tarjota asiakkaalle mahdollisimman paljon lisäarvoa mahdollisimman pienin kustannuksin. Logistiikan avulla lisäarvoa voidaan tuottaa räätälöidyillä palveluilla, luotettavuudella ja reagointikyvyllä. Kustannuksiin puolestaan voidaan vaikuttaa kapasiteetin tehokkaalla käytöllä, varastojen

pienentämisellä ja paremmalla yhteistyöllä ketjun eri toimijoiden kesken. (Christopher 2005, 12.)

2.4 4R-malli tilaus-toimitusketjussa

Tilaus-toimitusketjun hallintaan Christopher on kehittänyt neliportaisen tavan hahmottaa toimintaa tehostavia keinoja. Tätä mallia kutsutaan 4R-malliksi ja se muodostuu luotettavuuden, reagoivuuden, joustavuuden ja yhteistyökyvyn (reliability, responsiveness, resilience, relationship - 4R) vaikutuksesta tilaus-toimitusketjuun. (Waters 2007, 24.)

Christopherin mukaan logistiseen toimintaan saadaan näillä keinoilla tuotettua lisäarvoa, joka puolestaan palvelee yrityksen kilpailukykyä. Toisin sanoen Christopher näkee kilpailukyvyn parantamisessa monia samoja asioita kuin Sakki (2003, 17-18), mutta nostaa yhteistyökyvyn selvästi enemmän esille ja ei suoraan mainitse hintaa tai kustannussäästöä. Tosin Christopher sanoo reagoivuuden voivan nostaa kuluja joidenkin osa-alueiden kohdalta, mutta laskevan kokonaiskuluja. Muuten Christopher ei mainitse hintaa 4R-mallista puhuttaessa. (Waters 2007, 24-25.)

Peruseriaatteiltaan 4R-mallin voi tiivistää siten, että toimitusketju pystyy parantamaan kilpailukykyään parantamalla toimintaa ketjun muiden toimijoiden kanssa. Mitä kitkattomammin toimitusketju toimii, sitä paremmin kilpailuun voidaan vastata. Kitkaa saadaan taas poistettua parantamalla reagointikykyä, joustavuutta, luotettavuutta ja yhteistyökykyä. (Waters 2007, 24.)

Käytäntöön 4R-mallia voidaan soveltaa siten, että sen avulla voidaan tarkastella eri kuljetusreittien mahdollisuuksia parantaa omaa toimintaansa. Panostamalla esimerkiksi luotettavuuden tai yhteistyön parantamiseen, kyseessä oleva kuljetusreitti parantaa myös mahdollisuuksiaan Venäjän näkökulmasta.

Christopherin teorian tueksi olisi kuitenkin myös hyvä ottaa Sakin (2003, 17-18) mallista mukaan kustannustehokkuus. Reitit kilpailevat kuitenkin myös hinnalla ja Venäjän kannalta katsottuna esimerkiksi pieni parannus yhteistyössä ei ole hyvä asia jos se nostaa hintaa liikaa tai laskee esimerkiksi reagoivuutta. Christopherin mallin kehityskohteita parantaessa onkin siis pidettävä mielessä että yhden asian parannus saattaa heikentää toista.

2.5 Ongelmat tilaus-toimitusketjussa

Braithwaiten haavoittuvuuksia käsittelevän teorian mukaan toimitusketjuun voi kohdistua ulkoisia ja sisäisiä ongelmia. Lisäksi Braithwaite on jakanut ulkoiset ja sisäiset ongelmat pienempiin osakokonaisuuksiin. Koska käsittelemme työssämme eri toimitusreittejä emmekä varsinaisesti keskity yksittäisiin toimijoihin, emme näe aiheelliseksi käsitellä sisäisiä ongelmia tässä kohdassa. (Waters 2007, 269.)

Ulkoiset haavoittuvuudet on jaettu kysyntään, toimitukseen ja ympäristöön. Nämä haavoittuvuudet ovat yleensä samoja koko liiketoimintaympäristölle (Waters 2007, 270). Venäjälle suuntautuvan transitoliikenteen kannalta ajateltuna tällaisia ongelmia ovat muun muassa Venäjän kysynnän kasvu tai ympäristön muuttuminen viennin kannalta vaikeaksi.

Kysynnän ongelmat kumpuavat tiedon, tuotteiden ja kassavirtojen häiriöistä toimittajien ja markkinoiden välillä. Kysynnän ongelmat johtuvat joko ylä- tai alakanttiin arvioidusta tuotteiden menekistä. Tällöin tavaraa liikkuu ketjussa liikaa tai liian vähän, jonka seurauksena loppuasiakas ei saa haluamaansa tuotetta tai tuote aiheuttaa turhia varastointikustannuksia. (Waters 2007, 269.)

Toimituksen ongelmat johtuvat ketjun sisäisistä ongelmista saada tuote, tieto tai pääoma liikkumaan tarvittavalla volyymillä ja tarkkuudella. Tällöin tavarantoimittajien, valmistajien ja/tai myyjien välillä on ongelmia saada tavara liikkeelle. Yleensä taustalla on puutteelliset tiedotus- tai kuljetustavat. (Waters 2007, 269.)

Ympäristön ongelmilla tarkoitetaan sellaisia vaihteluita markkinaympäristössä, jotka eivät ole seurausta yrityksen omasta toiminnasta, mutta vaikuttavat siihen. Tällaisia ovat muun muassa luonnonilmiöistä (kuten maanjäristykset ja tulvat), poliittisista (esimerkiksi kaupan rajoitukset tai lainsäädäntö) ja toimialaan yleisesti (lakot, palkkojen nousut ynnä muut vastaavat) vaikuttavat tekijät. (Waters 2007, 269.)

Venäjälle suuntautuvan transitoliikenteen kannalta nämä kaikki osa-alueet ovat merkittävässä roolissa. Kuljetusreittien välillä olevista eroista johtuen riskit saattavat poiketa toisistaan, esimerkiksi talouskriisin vaikutus Baltiaan johti jo Latvian pääministerin eroon (Suomen Riian suurlähetystö 2009a). Toisin sanoen poliittiset riskit, eli Braithwaiten teorian mukaan markkinaympäristölliset (Waters 2007, 269) ongelmat saattavat haitata

Baltian reittejä. Toisaalta Venäjälle suuntautuvan viennin kannalta joillakin reiteillä voi tulla myös toimituksellisia ongelmia. Esimerkiksi Itämeren pohjoisosien jäätyminen haittaa merikuljetuksia erityisesti Pietariin johtavilla väylillä.

Teoriaa tarkastelemalla voidaan luoda tulevaisuuden kuvia mahdollisista reittien varsille tulevista ongelmista. Koska kuljetuksista kilpailee usea eri maa, Braithwaiten teoriaa (Waters 2007, 269) on helppo soveltaa käytäntöön: se mikä vaikuttaa yhteen reittiin, ei todennäköisesti vaikuta johonkin toiseen. Toisaalta teoria ei itsessään anna vastauksia ongelmien ratkaisuun, eli se voi tukea päätöksentekoa, mutta ei antaa suoraa vastausta. Toisin sanoen sen avulla voidaan nähdä yhden reitin mahdolliset ongelmat, mutta ei tapoja korjata näitä ongelmia.

3 VENÄJÄN TILANNE JA TULEVAISUUDEN NÄKYMÄT

Tässä luvussa käsitellään Venäjää, ottaen kantaa sen talouteen, infrastruktuuriin ja maan poliittiseen tilanteeseen. Talouden katsannolla pyritään luomaan kuvaa siitä, minkälainen Venäjän liiketoimintaympäristö on. Infrastruktuurin käsittelyssä luodaan puolestaan kuva kuljetusten jakaantumisesta Venäjällä. Poliittisen tilanteen analyysissä katsastetaan valtionhallinnon tapoja toimia ja käsitellään kansan luottamusta maan johtoon.

Luvussa 3.4 käsitellään infrastruktuurin lisäksi Venäjän liikennestrategiaa, jonka avulla voidaan hahmottaa, millä tavalla Venäjällä aiotaan parantaa kuljetusreittien toimivuutta. Lopuksi käsitellään vielä erilaisia tulevaisuusskenaarioita, jotka auttavat ymmärtämään, miten Venäjä tulee kehittymään tulevaisuudessa.

3.1 Venäjän talous

Venäjän talouden ominaispiirteisiin kuuluvat voimakas kuluttajavetoisuus ja yksipuolinen tuotantorakenne. Arvioiden mukaan yksityinen kulutus muodostaa Venäjän kokonaistuotannosta jopa 66 %, kun esimerkiksi investointien osuus on puolestaan 25 % (Korhonen & Rautava & Simola & Solanko & Sutela 2009, 6). Vastaavasti euroalueella yksityinen kulutus muodostaa bruttokansantuotteesta noin 58 %, mutta USA:ssa peräti 78 % (Asplund & Lundvik 2009, 1). Kuluttajavetoisuuden lisäksi Venäjän talouden ominaispiirteisiin luetaan erittäin yksipuolinen tuotantorakenne, josta puuttuu lähes tyystin jalostettujen tuotteiden valmistus.

Venäjän viennistä suurin osa muodostuu öljystä ja maakaasusta, jonka seurauksena maahan on virrannut rahaa, kun öljyn maailmanmarkkinahinnat ovat olleet jatkuvassa nousussa. Tämä puolestaan on johtanut elintason kasvuun ja väestön vaurastumiseen. (Lainela & Ollus & Simola & Sutela 2008, 4)

Puutteellisen jalostettujen tuotteiden tuotannon takia väestön kasvava kulutus on tyydytetty ulkomaisella tuonnilla (Lainela ym. 2008, 5). Kauppataase on kuitenkin onnistuttu pitämään positiivisena aina vuoden 1998 talouskriisin jälkeen.

Pitkällä aikavälillä mitattuna kauppataaseen trendi on ollut selvästi nouseva. Ainoat poikkeukset tähän muodostavat vuodet 2001 ja 2002, sekä 2007, jolloin kauppataaseen ylijäämä laski dollarimääräisesti. Vuonna 2000 kauppataaseen ylijäämä oli noin 60 miljardia dollaria ja vuonna 2008 se saavutti huippunsa, noin 180 miljardia dollaria (Russia Balance of Trade 2009). Vuoden 2008 lopulla puhjennun maailmantalouden kriisin vaikutukset näkyvät myös Venäjän ulkomaankaupassa ja vuoden 2009 kauppataaseen ylijäämäksi odotetaan muodostuvan noin 110 miljardia dollaria. Kauppataaseen ylijäämän lasku aiheutuu pääosin öljyn maailmanmarkkinahinnan laskemisesta.

Ylijäämäisestä ulkomaankaupasta saatuja varoja on talletettu vakausrahastoon auttamaan talouden ylläpidossa matalasuhdanteen aikana. Lisäksi valtio on käyttänyt saatuja varoja velkojen lyhentämiseen ja Venäjä onkin erittäin vähän velkaantunut valtio. Valtionvelka oli vuonna 2007 noin 7 % bruttokansantuotteesta, kun vastaava luku samana vuonna Suomella oli noin 31 %, Iso-Britannialla noin 42 % ja USA:lla noin 36 % (OECD 2009). (Lainela ym. 2008, 5-6.)

Vuoden 1998 valuuttakurssikriisin jälkeen Venäjän talous on kasvanut tasaista vauhtia. Vuonna 2003 silloinen presidentti Putin asetti tavoitteen, jonka mukaan talouden koko tulisi kaksinkertaistaa kymmenen vuoden aikana. Venäjän bruttokansantuote onkin kasvanut lähes 7 % vuodessa, joten tasaisella vauhdilla tavoite olisi saavutettu 12 vuoden aikana vuonna 2009, kun tarkasteltaisiin lähtötilannetta vuonna 1998. (Lainela ym. 2008, 8.)

Vuoden 2008 alussa Venäjän talouden tilanne näytti erittäin hyvältä. Korkea öljyn hinta tuki Venäjän vahvana jatkuvaa talouskasvua, joka puolestaan tuki yksityisen kulutuksen kasvun jatkumista. Vuonna 2007 yksityinen kulutus kasvoi Venäjällä 13 % ja kasvun

arvioitiin laskevan hieman vuoteen 2010 mennessä. Talouden ollessa hyvässä vauhdissa myös investointien määrä kasvoi. Investoinnit kohdistuivat melko tasaisesti kaikille sektoreille kasvaen 21 % vuonna 2007. Rakentaminen puolestaan kasvoi 18 % ja vähittäiskauppa 15 %. Venäjän talouden kasvuksi arvioitiin noin 8 % vuonna 2008 ja kasvun odotettiin jatkuvan laskien noin 6 %:iin vuoden 2010 aikana. (Lainela ym. 2008, 4.) Suurimpina kysymysmerkkeinä tämän aikaisissa arvioissa pidettiin lyhyellä aikavälillä öljyn hinnan kehitystä ja pitkällä aikavälillä puolestaan tuotantorakenteen monipuolistamista (Lainela ym. 2008, 6).

Vuoden 2008 lopulla puhjennut maailmantalouden kriisi ulotti vaikutuksensa myös Venäjälle. Ennusteiden laatiminen on talouden kriisitilanteissa erittäin haastavaa, puhumattakaan niiden oikeellisuudesta. Lisäksi on todettava, että Venäjän talouden ennustaminen on muutenkin osoittautunut poikkeuksellisen vaikeaksi tehtäväksi. Tähän on nähtävissä kaksi tekijää: yksi on Venäjän talouden rakenteen ja instituutioiden jatkuva muutostila, toinen puolestaan Venäjän talouden riippuvaisuus raaka-aineista, jonka takia energian ja metallien maailmanmarkkinahintojen kehitys vaikuttaa siihen voimakkaasti. Eri laitosten ja toimijoiden julkaisemissa ennusteissa olikin kesällä 2009 nähtävissä suuria eroja arvioidusta kehityksestä. Vaihteluväli oli nollakasvusta aina 8 %:n laskuun asti, riippuen siitä, miten kansantalouden eri osa-alueet otettiin ennusteessa huomioon. Esimerkkinä voidaan mainita vaikkapa tuonnin kehitys, joka on joissain arvioissa laskettu tippuvan yli 30 % ja toisissa taas laskun jäävän hieman alle 15 %:iin. (Korhonen ym. 2009, 3-5.)

Vuoden 2009 ensimmäisellä puoliskolla Venäjän kokonaistuotanto putosi 10,4 % vuotta aiemmasta. Pääasiallisia syitä tähän olivat öljyn hinnan huomattava lasku ja kansainvälisten rahoitusmarkkinoiden kiristyminen. Samaan aikaan investoinnit vähenivät noin 20 %. Venäläiset kotitaloudet ovat kuitenkin suhteellisen vähän velkaantuneita ja tämän uskotaan tukevan talouskasvun elpymistä. Kesän 2009 aikana myös työttömyyden kasvu, sekä tulokehitys tasaantuivat. Kulutuksen arvioidaan elpyneen vuoden 2009 lopulla ja muodostuvan talouskasvun vetäjäksi vuosien 2010–2011 aikana. (BOFIT Venäjä-ryhmä 2009, 1.)

Taluskriisin vaikutukset pitkän aikavälin talouskehitykseen riippuvat lähinnä koko maailman talouden elpymisestä. Öljyn hinnan kehitys maailmanmarkkinoilla on edelleen tärkein tekijä Venäjän talouden kehitystä arvioitaessa, mutta epävarmuutta liittyy myös

kulutuskysynnän kehitykseen. Pisimmälle ulottuvat vaikutukset olisi investointien kasvun vähenemisellä. Venäjän pitkän aikavälin talouskasvussa merkittävimmissä osassa ovat investoinnit ja pääoman saaminen niihin saattaa vaikeutua maailmantalouden tilanteen takia. (BOFIT Venäjä-ryhmä 2009, 3.)

Kasvupotentiaalia on kuitenkin olemassa ja todennäköisenä pidetään, että Venäjän talous tulee kasvamaan nopeammin kuin kehittyneillä markkinoilla. Suomen Pankin siirtymätalouksien tutkimuslaitos ennustikin syyskuussa 2009, että Venäjän BKT tulee kasvamaan 3 % vuonna 2010 ja kasvu jatkuu samansuuruisena vuonna 2011. Samaan aikaan tuonnin ennakoidaan kasvavan 6 % vuonna 2010 ja 9 % vuonna 2011. (BOFIT Venäjä-ryhmä 2009, 4)

3.2 Venäjän ulkomaankauppa

Venäjän ulkomaankaupan arvo vuonna 2008 oli 763,8 miljardia dollaria. Viennin osuus tästä oli 471,8 miljardia ja tuonnin 292 miljardia dollaria. Viime vuosina vienti on kasvanut huikeaa vauhtia. Tätä kuvaa hyvin se, että viennin arvo on lähes kaksinkertaistunut vuodesta 2005. (Federal state statistics service 2009a.)

Suurin osa Venäjän viennistä muodostuu mineraalituotteista (sisältää muun muassa öljyn ja kaasun), joiden osuus vuonna 2008 oli 69,6 %. Seuraavaksi viedyimmät tuotteet ovat metallit ja jalokivet (13,3 %), kemianteollisuuden tuotteet ja kumi (6,5 %), koneet, laitteet ja liikennevälineet (4,9 %) ja puu-, sellu- ja paperituotteet (2,5 %). (Federal state statistics service 2009b.)

Venäjän tärkeimmät kauppakumppanit viennin arvolla mitattuna vuonna 2008 olivat Alankomaat (57 miljardia USD), Italia (41,9 miljardia USD), Saksa (33,1 miljardia USD), Turkki (27,7 miljardia USD) ja Valko-Venäjä (23,6 miljardia USD). Suomen osuus Venäjän viennistä oli 15,8 miljardia USD. Venäjän koko viennin arvo vuonna 2008 oli noin 468 miljardia USD. (Russian national trade point 2010.)

Tuonnista suurin osa koostuu koneista, laitteista ja liikennevälineistä, joiden osuus oli vuonna 2008 52,7 %. Muita tuontituotteita ovat ruoka- ja maataloustuotteet (13,2 %), kemianteollisuuden tuotteet ja kumi (13,1 %), metallit ja jalokivet (7,3 %), sekä tekstiilituotteet ja kengät (4,4 %). (Federal state statistics service 2009c.)

Tärkeimpiä tuontimaita arvolla mitattuna ovat Kiina (34,7 miljardia USD), Saksa (34 miljardia USD), Japani (18,5 miljardia USD), Ukraina (16,2 miljardia USD) ja USA (13,7 miljardia USD). Suomen osuus Venäjän tuonnista oli 6,6 miljardia USD. Venäjän koko tuonnin arvo vuonna 2008 oli noin 267 miljardia USD. (Russian national trade point 2010.)

Tuonnin ja viennin määrät seurailevat yleensä bruttokansantuotteen kasvua, joten on oletettavissa, että Venäjän ulkomaankaupan arvo jatkaa kasvuaan lähitulevaisuudessa (Auvinen ym. 2005, 7). Suurimpana riskinä ulkomaankaupalle lyhyellä tähtäimellä voidaan nähdä, miten maan talous elpyy kansainvälisen talouskriisin vaikutuksista, mutta kuten aiemmin on mainittu (katso sivut 13-14), talouden odotetaan kääntyvän kasvuun jo vuoden 2010 aikana.

Mielestämme pitkällä tähtäimellä yksi merkittävimmistä tekijöistä ulkomaankaupassa tulee olemaan Venäjän tuotantorakenteen mahdollinen muutos. Tällä tarkoitetaan sitä, saadaanko maahan luotua lisää lopputuotantoa, kun tällä hetkellä vientituotteet koostuvat lähinnä raaka-aineista ja matalan jalostusasteen tuotteista. Toisaalta voimakas muutos kohti lopputuotantopainotteisuutta vaikuttaisi myös tuonnin määrään, koska kuluttajien vaatimia tavaroita tulisi markkinoille myös kotimaasta.

Kokonaisuutena ulkomaankauppa tulee todennäköisesti seuraamaan globaalia talouden ja tavaravirtojen kehitystä. Aasian merkitys kaupankäynnissä tulee korostumaan alueen voimakkaan talouskasvun vuoksi. Lisäksi Venäjän oma talouden kasvu tulee lisäämään kaupankäyntiä muiden maiden kanssa. Venäläisten elintason noustessa varsinkin tuonti tulee ainakin lyhyellä tähtäimellä jatkamaan kasvuaan.

3.2.1 Venäjän ulkomaankaupan kuljetukset

Neuvostoliiton hajoamisen jälkeen lähes puolet satamakapasiteetista ja yli puolet kauppalaivatonnistosta jäivät muiden kuin Venäjän haltuun. Myös merkittävä osa konttiterminalleista jäi muiden Neuvostoliitosta eronneiden valtioiden alueille. Tämän seurauksena Venäjä on ollut Neuvostoliiton romahtamisen jälkeen erittäin riippuvainen transitoliikenteestä. (Widgrén ym. 2000, 11.)

Vuonna 1991 Venäjän ulkomaankaupan kuljetuksia oli 147 miljoonaa tonnia. Itämeren satamissa niistä käsiteltiin 55,6, Tyynenmeren satamissa 42,7, Mustanmeren satamissa

31,4, arktisissa satamissa 9,4, Suomen satamissa 4,5 ja Puolan satamissa 3,4 miljoonaa tonnia. (Widgrén ym. 2000, 11.)

Tuolloisista ajoista Venäjän ulkomaankauppa on kasvanut huomattavasti. Vuonna 2003 Venäjän vientikuljetusten määrä oli 530 miljoonaa tonnia tuontikuljetusten ollessa 115 miljoonaa tonnia (Lautso & Venäläinen & Lehto & Hietala & Jaakkola & Miettinen & Segercrantz 2005, liite 10). Euroopan maiden kanssa käytävän tavaravaihdon osuus oli noin 300 miljoonaa tonnia.

3.2.2 Venäjän ulkomaankaupan kuljetusten kehitys lähitulevaisuudessa

Kuten talouden kehitykseen, myös ulkomaankaupan kuljetusten kehitykseen tulee vaikuttamaan Venäjän kansantuoton kasvu, mutta toisaalta myös globalisaatio, joka siirtää talouden painopistettä kohti Aasiaa. Venäjä pyrkii kehittämään infrastruktuuriaan niin, että muun muassa Trans-Siperian radan kapasiteettia ja pohjois-etelä suuntaista liikennettä saataisiin parannettua (Auvinen ym. 2005, 43).

Tähän liittyvät muun muassa suuret projektit Moskovian ympäristössä, joka on liikenteen suurin solmukohta kaikilla eri kuljetusmuodoilla (Auvinen ym. 2005, 43). Lisäksi Venäjän kaukoitään rakennetaan uusia satamia, joka mahdollistaa tehokkaamman öljyn viennin Aasiaan ja Amerikkaan. Kuljetusten määrä tulee Venäjällä kasvamaan myös Euroopan suuntaan, mikä onkin lyhyemmällä tähtäimellä tärkeimmässä roolissa infrastruktuurihankkeiden osalta.

Venäjän vienti- ja tuontikuljetusten määrä tulee kasvamaan Itämeren alueella. Vuonna 2006 Venäjän Itämeren satamien kautta kuljetettiin noin 154 miljoonaa tonnia, josta suurin osa (67 %) koostui nestemäisistä kuljetuksista (Saurama & Holma & Tammi 2008, 92). Vuonna 2008 vastaavat luvut olivat noin 175 miljoonaa tonnia, josta nestemäistä oli 63 % (Särkijärvi & Stenberg & Huomarmäki & Saurama 2009, 126). Vertailun vuoksi voidaan mainita, että koko Itämeren alueella satamien kautta kulki vuonna 2008 noin 822 miljoonaa tonnia (Särkijärvi ym. 2009, 14). Maailman suurimman sataman, Shanghain kautta kulki puolestaan vuonna 2007 noin 561 miljoonaa tonnia ja USA:n suurimman sataman, South Louisianan kautta noin 208 miljoonaa tonnia (American association of port authorities, 2008).

3.3 Venäjän poliittinen tilanne

Venäjän poliittinen tilanne on länsimaisissa medioissa jatkuvan spekulatiivisuuden kohteena. Putinin presidentiksi valinnan jälkeen maata on pyritty johtamaan vahvalla otteella ja esille on noussut suorastaan diktatuuriin viittaavia piirteitä. Toimittajia on kuollut epäilyttäviissä olosuhteissa, televisiokanavia ja lehtiä on lopetettu, sekä mielenosoituksia tukahdutettu. Presidentin vaihtuessa vuoden 2008 keväällä arviot ja spekulatiivisuudet kohdistuivat siihen, kenellä valta oikeasti Venäjällä on. Tämän aiheutti lähinnä Putinin siirtyminen pääministerin tehtäviin Medvedevin noustessa presidentiksi.

Venäjän hallintomalli on Yhdysvaltojen ja Ranskan tapaan vahvaan presidentin valtaan perustuva keskitetty hallinto. Varsinaisesti Venäjä on kuitenkin liittovaltio, joka jakautuu federaation seitsemään eri alueeseen. Hallintoelimiin kuuluvat myös 450-paikkainen parlamentti eli duuma, sekä eri hallinnollisten alueiden edustajista koostuva neuvosto. Presidentti valitsee hallituksen ja hallituksen esitysten hyväksymiseen tarvitaan duuman ja alue-edustajien neuvoston hyväksyntä. (Kuusi & Smith & Tiihonen 2007, 10-11.)

Vuoden 2007 vaaleissa valtapuolue Yhtenäinen Venäjä vahvisti edelleen asemaansa ottaen duuman paikoista 315. Toiseksi suurin puolue on Venäjän kommunistinen puolue, joka saavutti 57 paikkaa. Muut puolueet ovat Venäjän liberaalidemokraattinen puolue (40 paikkaa) ja Oikeudenmukainen Venäjä (38 paikkaa). Myös muut vaaleissa mukana olleet puolueet keräsivät jonkin verran ääniä, mutta äänikynnyksen vuoksi ne eivät saavuttaneet tarpeeksi ääniä saadakseen paikkoja duumasta. (Kuusi ym. 2007, 10-11.)

3.3.1 Poliitiikan ja yhteiskuntajärjestyksen kehitys tulevaisuudessa

Vaikka Venäjällä on voimassa monipuoluejärjestelmä, on vaikeaa nähdä että järjestelmä kehittyisi kohti parlamentaarista demokratiaa, jossa vaalivoittajat muodostavat hallituksen. Vaikka erilaisia puolueita on olemassa hyvinkin suuri määrä, pyrkivät valtapuolueet vahvistamaan asemaansa muun muassa asettamalla parlamenttiin pääsyyllä korkeamman äänikynnyksen kuin mitä takavuosina on nähty. Lisäksi ongelmia politiikassa aiheuttaa se, että yhä suurempi osa kansasta ei ole kiinnostunut politiikasta ja jättää äänestämättä. Vahvin oppositiotou edustavista puolueista on Venäjän kommunistinen puolue, joka on parlamentissa toiseksi suurin. (Kuusi ym. 2007, 30-32.)

Nähtävissä on, että valtapuolue Yhtenäinen Venäjä säilyttää jatkossakin asemansa maan johdossa. Valtaapitävien toimet tuntuvat tavalla tai toisella vaikeuttavan opposition toimintaa ja mahdollisuuksia haastaa Yhtenäistä Venäjää. Tähän vaikuttaa osaltaan myös se, että oppositiopuolueiden välillä on niin suuria näkemyseroja, että ne eivät kykene yhdistämään voimiaan. Kuten syksyn 2007 parlamenttivaalit ja kevään 2008 presidentinvaalit osoittavat, on ilmeistä, että Venäjällä demokratia ei toteudu ainakaan samanlaisena kuin esimerkiksi Suomessa. Valtaeliitti tuntuu tekevän päätökset vaalien tuloksista jo etukäteen. (Kuusi ym. 2007, 33.)

Venäjän poliittisen ja yhteiskunnallisen vakauden arvioiminen tulevaisuudessa on hyvin haastava tehtävä, koska kyseessä on maa, joka on yleensä hyvin arvaamaton. Tätä seikkaa korostaa vielä se, että demokratia ei toteudu ”oikeudenmukaisella” tavalla länsimaisesta näkökulmasta katsottuna, mutta on myös huomattava, että sitä on yritetty soveltaa niin lyhyen aikaa, että äkkiäisiä muutoksiakin saattaa tapahtua. Merkkejä tästä saatettaisiin saada esimerkiksi kasvavista mielenosoitusten määrästä.

Russian analytical digest-sarja analysoi Venäjää ottaen kantaa useisiin eri aiheisiin. Tulevaisuuden arvioinnin kannalta mielenkiintoisimmat tutkimukset liittyvät kansan mielipiteisiin vallanpitäjistä, sekä mielenosoitusten määrään. Russian analytical digestin numero 49 arvioi, miten Medvedev-Putin-järjestelmä oikeastaan toimii. Tutkimuksessa on myös esitetty mielipidekysymyksiä siitä, kenellä valta oikeasti on ja toisaalta, mikä hallintojärjestelmä on paras.

Lähes 50 % kansasta uskoo, että valta jakaantuu tasan Putinin ja Medvedevin välillä. Toisaalta tyytyväisyys sekä presidentin (noin 80 % arvostaa positiiviseksi) että valtionhallinnon (noin 60 % arvostaa positiiviseksi) toimintaan on kasvussa. Mielenkiintoisena seikkana näistä kyselytutkimuksista on myös mainittava, että suurin osa Venäjän kansasta kannattaa suunnitelmatalouden toteuttamista, jopa 54 % vastaajista on ollut tätä mieltä. Kun puolestaan kysytään poliittisesta järjestelmästä, mielipiteet jakautuvat huomattavasti enemmän, mutta enemmistö (noin 33 %) kannattaa neuvostojärjestelmää, joka oli vallalla aina vuoteen 1990 asti. Myös nykyisen järjestelmän kannatus on korkealla, aina 27 %:ssa asti. (Russian and Eurasian security network 2008, 7-12.)

Näiden lukujen perusteella voidaan olettaa, että Venäjän politiikassa tuskin tulee tapahtumaan suuria muutoksia lähivuosina, mutta toisaalta mielenosoitusten määrä on maassa ollut kasvussa ja samaan aikaan mielenosoitusten tukahduttaminen on kääntynyt laskuun (Russian and Eurasian security network 2009, 9-11). Valtapuolueen vahvistunut asema varmasti nostaa mielenilmausten määrää, vaikkakin talouden ongelmien osuutta ei tässä voi myöskään vähätellä. On kuitenkin vaikea nähdä, että Venäjällä tapahtuisi mitään mullistavia muutoksia ja vallan vaihtumista, koska pääosa kansasta on tyytyväisiä tämän hetkiseen valtion johtoon.

3.3.2 Venäjän poliittisen ympäristön ja yhteiskunnan kehityksen vaikutukset kuljetusvirtoihin

Logistiikan kannalta Venäjän poliittisen tilanteen ja yhteiskuntajärjestyksen kehitys on mielenkiintoista jo pelkästään tarkasteltaessa liiketaloudellisen toimintaympäristön kehitystä. Tähän asti Venäjän johto on pystynyt pitämään kansan tyytyväisenä ja parantamaan maan toimintaedellytyksiä ulkomaankaupassa. Erilaisilla infrastruktuurihankkeilla (Auvinen ym. 2005, 42-45) on pyritty parantamaan kuljetusreittien toimivuutta ja siinä on onnistuttu melko hyvin. Vaikkakin vallan vaihtuminen vaikuttaa epätodennäköiseltä, saattaisi se aiheuttaa radikaaleja muutoksia Venäjän toimiin logistiikkaa koskevilla alueilla.

Toisaalta mieleen nousee kysymys siitä, onko talouden rakennetta yritetty monipuolistaa tarpeeksi. Vaikutelmaksi jää, että Venäjällä on keskitytty lähinnä öljyn vientiä tukeviin ratkaisuihin ja projekteihin. Jos valta jatkossakin keskittyy muutamalle puolueelle ja samat vallanpitäjät tekevät päätöksiä, on mahdollista, että ratkaisuja ei tehdä tarpeeksi laaja-alaisen näkemyksen pohjalta. Jo nyt Venäjällä on turvauduttu erittäin protektionistisiin ratkaisuihin muun muassa kuljetuksia koskevista asioista.

Me uskomme, että kasvava protektionismi ja kaukokatseisuuden puute päätöksenteossa johtaisi pitkällä tähtäimellä ongelmiin kansantalouden ylläpitämisessä ja ehkäpä jopa yhteiskuntajärjestyksen hallinnassa. Vaikka kansa onkin tällä hetkellä hyvin tyytyväinen valtion johtoon, voi tulevaisuudessa aiheutua ongelmia, kun kansa vaurastuu ja ajatukset alkavat kääntyä muualle, kuin jatkuvan talouskasvun seuraamiseen. Tällä tarkoitamme sitä, että elintason saavuttaessa tietyn pisteen, ihmisillä alkaa riittää aikaa muuhunkin, kuin

ostovoiman kasvun seuraamiseen ja kuluttamiseen. Tämä saattaisi johtaa tyytymättömyyteen ajatellen esimerkiksi vapaata mielipiteen ilmaisua.

3.4 Venäjän liikenneinfrastruktuuri

Venäjän sisäisen liikenneinfrastruktuurin tärkeimpiä elementtejä ovat rautatieverkko ja maantieverkko joiden kautta suurin osa liikenteestä kulkee. Jos kaasun ja öljyn putkikuljetuksia ei oteta huomioon, kulkee Venäjän tavaraliikenteestä rautateillä jopa 85 % ja matkustajaliikenteestä noin 45 % (Posti ym. 2009, 24). Tärkein rata on Trans-Siperian rata, joka yhdistää Länsi- ja Itä-Venäjän, mutta rautatiet yhdistävät myös Etelä- ja Pohjois-Venäjän. Rautateiden ongelmana ovat ruuhkautuvat solmukohdat, sekä vanhanaikainen operointi ja säännöllisesti kulkevien blokkijunien, eli suoraan lähtöpaikasta kohteeseen keskeytyksettä kulkevien junien puute. (Auvinen ym. 2005, 35-39.)

Rautatieverkko on kuitenkin Venäjän kattavin ja tehokkain kuljetusverkko pitkillä matkoilla ja se on tärkeämmässä roolissa kuin maantiet. Tähän vaikuttaa suurten etäisyyksien lisäksi myös maantieverkon osittainen puutteellisuus ja huonokuntoisuus. Maanteiden rakenne on hyvin samankaltainen kuin rautateiden, mutta yhteydet eivät ole pitkillä matkoilla yhtä kattavia. Maantieverkoston ongelmana ovat sivuteiden huono kunto ja poikittaisten yhteyksien puute. Ongelmana on myös, että päätieltä kulkevat useimmiten kaupunkien läpi osana niiden katuverkostoa, mikä puolestaan ruuhkauttaa liikennettä. Koko infrastruktuurin puutteellisuudesta kertoo myös se, että arviolta jopa kolme miljoonaa ihmistä asuu vielä kylissä, joihin ei ole olemassa maantie- tai rautatieyhteyttä. (Auvinen ym. 2005, 39.)

Lentoliikenteellä korvataan puuttuvia maayhteyksiä kaukaisiin ja eristyneisiin kohteisiin. Neuvostoliiton aikana sisäinen lentoliikenne oli vilkkaampaa, mutta se on sittemmin vähentynyt, koska useat yhteydet eivät ole taloudellisesti kannattavia. Venäjän nykyisen hallinnon aikana on avattu lentoyhteyksiä kehittyneisiin maihin. Venäjällä on tällä hetkellä noin 450 lentoasemaa, joista 70 on kansainvälisiä. (Auvinen ym. 2005, 40.)

Sisävesiliikenne on perinteisesti rautateiden ohella tärkeä kuljetustapa. Tärkeimmät yhteydet ovat Volga-Baltia-kanava ja jokiverkko, joka yhdistää Itämeren Mustaanmereen ja Kaspianmereen. Yleiseen käyttöön soveltuvaa vesiväyläverkostoa on yhteensä noin 424 000 kilometriä. Kaiken kaikkiaan vesiväyliä on olemassa jopa miljoona kilometriä,

mutta viime vuosikymmenten aikana vähentyneet ylläpitotyöt ovat supistaneet käyttökelpoista verkostoa. Kesäisin ongelmana on pääväylien ulkopuolella veden vähyys ja talvisin pääosa verkostosta on puolestaan suljettuna jääolojen takia. (Auvinen ym. 2005, 39.)

Ulkomaankaupan verkostoa tarkasteltaessa tärkeimmässä roolissa ovat merisatamat, jotka sijoittuvat Itämerelle, Mustallemerelle, Barentsinmerelle ja Japaninmerelle. Merkittävän osa Venäjän vientituloista kertyy öljyn ja kaasun myymisestä, joten öljy- ja kaasuputkisto on myös merkittävässä roolissa. Ulkomaankaupan mahdollistava merisatamien verkosto koki suuren muutoksen Neuvostoliiton hajotessa. Suurin osa sen aikaisista tärkeistä satamista sijaitsee nyt itsenäistyneiden Baltian maiden, sekä Ukrainan alueella. Tämä onkin johtanut merkittäviin investointeihin Venäjän oman alueen satamissa, jotta ulkomaankaupan riippumattomuus muista valtioista saataisiin turvattua. (Auvinen ym. 2005, 36.)

Venäjällä toimii 44 siviilikäytössä olevaa merikauppasatamaa, joista useimmat ovat kuitenkin pieniä, vuosittaisilta volyymeiltaan alle kaksi miljoonaa tonnia. Itämeren perukan satamien ongelmana ovat talviset jääesteet ja lisäksi Pietariin johtavan väylän kapeus. Mustallamerellä pullonkaulan puolestaan muodostaa Bosporinsalmi, joka on yksi maailman eniten liikennöidyistä vesiväylistä. Pohjoisella jäämerellä ympärivuotisesti jäättömänä pysyy vain Murmanskin satama, mutta muihin satamiin liikennöintiin vaaditaan paljon jäämurtajakalustoa, joka on Venäjällä puutteellista. (Auvinen ym. 2005, 39-40.)

3.4.1 Venäjän liikennestrategia ja infrastruktuurin kehityssuunnitelmat

Venäjän liikenneministeriö on valmistellut kansallisen liikennestrategian, joka valmistui keväällä 2004. Siitä käytiin Venäjällä poikkeuksellisen laaja yhteiskunnallinen keskustelu ja kannanottoja tuli maan korkeinta johtoa myöten. Strategia on osittain ristiriitainen, koska se suosii venäläisiä toimijoita vastoin World Trade Organizationin periaatteita, jonka kanssa Venäjä käy jäsenneuvotteluja. Strategia myös pyrkii yksityistämään ja lisäämään kilpailua liikenteen ja kuljetuksen eri aloilla, mutta toisaalta säilyttämään valtion kontrollointimahdollisuudet. (Auvinen ym. 2005, 40-41.)

Strategia määrittelee Venäjän valtiolle prioriteetteja liikenteen alalla, kohdentaen investointeja keskeiseksi koettuihin hankkeisiin. Valtio pyrkii mahdollisimman pieniin

välittömiin panostuksiin, mutta pyrkii välillisellä sääntelyllä edistämään kilpailua liikennemarkkinoilla, etenkin henkilö- ja lastikuljetuksissa. Infrastruktuuria aiotaan osittain yksityistää ja vuokrata yksityisille toimijoille, mutta valtio säilyttää kuitenkin vastuunsa liikenneinfrastruktuurin kunnossapidosta ja kehittämisestä. (Auvinen ym. 2005, 41.)

Kansainvälisesti Venäjä pyrkii integroimaan kuljetusverkkonsa maailman verkkoihin. Painopistealueina ovat rajanylityspaikkojen kehittäminen, sekä kansainvälisten kuljetuskäytävien kehittäminen eurooppalaisilla ja aasialaisilla alueilla. Venäjä pyrkii osallistumaan laajasti kansainvälisiin hankkeisiin. Myös Trans-Siperian rata on yksi kehittämiskohteista, jolla pyritään edistämään Euroopan ja Aasian välistä transitoiliikennettä. Liikenneteknologisesti strategia edellyttää kaluston, reittien, terminaalien, toimitusmenetelmien, lastin siirron ja varastoinnin modernisointia. (Auvinen ym. 2005, 41.)

Strategian tavoitteena on saavuttaa muun muassa seuraavia tuloksia vuoteen 2020 mennessä:

- Poistetaan liikenneinfrastruktuurin puuttuvat lenkit ja avataan pullonkaulat.
- Tavaratoimitusten nopeutta kasvatetaan 15 - 20 %, kansainvälisillä käytävillä 20 - 30 %.
- Noin 85 % ulkomaankaupan tavaravirroista kulkee Venäjän satamien kautta, vuonna 2003 osuus oli 75 %.
- Kauttakulkukuljetukset Venäjän läpi kasvavat 150 - 200 % eli 60 - 70 miljoonaan tonniin. (Auvinen ym. 2005, 42.)

Strategia määrittelee tiettyjä valtakunnallisia infrastruktuuri-investointeja, joihin kuuluvat muun muassa:

- Moskova-Pietari välinen moottoritie.
- Moskovan liikennekeskuksen kokonaisvaltainen modernisointi Moskovan talousalueen, Trans-Siperian radan ja pohjoisen-etelä-liikennekäytävien toiminnan tehostamiseksi.
- Baltian putkilinjan saattaminen täyteen kapasiteettiin ja Itämeren meriliikenteen ohjausjärjestelmän luominen, jolla parannetaan öljynvientimahdollisuuksia maailmanmarkkinoille.
- Arktisen liikennejärjestelmän modernisointi ja uuden jäänmurtajasukupolven kehittäminen.

- Ust-Lugan sataman kapasiteetin kasvattaminen, joka mahdollistaa kuljetusten siirtämisen Baltian satamista Venäjän satamiin.
- Suomenlahden meriliikenteen turvallisuusjärjestelmän käyttöönotto ja Itämeren lauttaliikenteen reittien kehittäminen, joka auttaa taloussuhteiden kehittämisessä Euroopan unionin ja USA:n kanssa.
- Barentsinmeren rannan öljysatama, joka laajentaa öljyn vientikapasiteettia USA:n ja Euroopan markkinoille. (Auvinen ym. 2005, 42-43.)

3.4.2 Venäjän liikennestrategian vaikutukset Luoteis-Venäjällä

Luoteisen Venäjän alueella on tärkeä rooli Venäjän vienti- ja tuontikaupassa, sekä kansainvälisessä kauttakulussa. Tällä alueella strategian perustavoitteena on luoda euroaasialainen pohjoinen-etelä- ja pohjoinen meritie-liikennekäytävät, sekä parantaa yleiseurooppalaisia liikennekäytäviä Venäjän alueella. Tavoitteena on käyttää pohjoinen-etelä-suunnassa vesireittejä aina Mustaltamereltä Itämerelle asti hyödyntäen muun muassa Volgan-Itämeren kanavaa. Tavoitteena on myös rakentaa uusia satamakokonaisuuksia Itämeren (Ust-Luga, Primorsk), Viananmeren ja Barentsinmeren alueelle, sekä kehittää rautatie- ja maantieverkostoa niin, että kuljetukset satamista ja satamiin sujuvat jouhevasti. Rautateiden kehittämisessä tavoitteena on myös mahdollistaa pikajunaliikenne Pietarin ja Helsingin välillä. (Auvinen ym. 2005, 44-45.)

Venäjän liikennestrategiasta löytyy paljon sellaisia elementtejä, jotka edistävät myös Suomen etuja. Tärkeimpiä näistä ovat Vaalimaan ja Pietarin välisen tieosuuden uudistaminen ja Pietari-Moskova moottoritien rakentaminen. Yksi Venäjän keskisen suuralueen investointiprojekteista on myös rakentaa suurinopeuksinen junayhteys Moskovon ja Pietarin välille, joka myös osaltaan palvelisi Suomen etuja. Myös itä-länsisuuntaiset tieyhteydet, jotka ulottuvat aina Länsi-Siperiaan asti, parantavat Suomen asemaa viennissä ja tuonnissa. Strategiaan sisältyy myös kohtia, jotka ovat ulkomaisten toimijoiden kannalta kielteisiä, mutta Suomen viranomaiset ja logistiikkaelinkeino pystyvät yhdessä Euroopan unionin kanssa vaikuttamaan Venäjän lopullisiin strategisiin linjauksiin. (Auvinen ym. 2005, 46.)

Mielestämme tilaus-toimitusketjun hallinnan kannalta strategian tavoitteiden toteutuminen toisi yrityksille merkittäviä hyötyjä. Pääasiassa hyödyt johtuisivat kuljetusten nopeuden kasvusta, mutta myös luotettavuus paranisi, jos liikenneteknologiaa modernisoidaan.

Kustannusten osalta tilanne ei ole yhtä yksiselitteinen. Kuljetuskäytävien kehittäminen ja toisaalta myös modernimman kaluston hankinta vaatii investointeja, joka saattaisi johtaa yhdessä yleisen kustannustason nousun kanssa merkittäväänkin kuljetushintojen nousuun. On kuitenkin todettava, että vaikka kuljetusten hinnat nousisivatkin, parantuneet nopeudet ja parempi luotettavuus kompensoisivat tätä hinnan kasvua.

3.5 Euroopan unionin vaikutukset Venäjän ulkomaankaupan kuljetuksiin Itämerellä?

Tavaravirtojen kehitykseen Euroopan unionin ja Venäjän välillä pitkällä tähtäimellä vaikuttavat pääasiassa samat tekijät kuin maailmalla yleensä. Globalisaation kiihtyminen ja Aasian maiden, sekä Venäjän talouden ja tuotannon vahva kasvu tulee lisäämään kuljetusmääriä (Lautso ym. 2005, 31). Tämä tulee lähivuosikymmeninä johtamaan kaupankäynnin kasvuun Aasian maiden, Venäjän ja Euroopan unionin maiden välillä. Vaikkakin Euroopan unionin ja Venäjän keskinäisen kaupan prosentuaalinen osuus alueiden kokonaiskaupasta tulee todennäköisesti laskemaan, tullaan volyymillisesti kuitenkin kokemaan kasvua.

Euroopan unionin ja Venäjän välisiä kauppasuhteita säätelee PCA-sopimus, jonka voimassaoloaika päättyi vuonna 2007. Sopimuksen voimassaoloaika jatkuu kuitenkin automaattisesti, ellei sitä erikseen irtisanota. Sopimus säätelee muun muassa suosituimmuusperiaatteeseen perustuvan kaupan vapauttamisen ja määrällisten rajoitusten poistamisen, sekä lainsäädännön harmonisoinnin. Sopimuksessa käsitellään tämän lisäksi myös yritysten perustamista ja toimintaa, pääomien liikkuvuutta, kilpailua ja tekijänoikeussuojaa. (Elinkeinoelämän keskusliitto 2010.)

PCA-sopimuksen korvaavasta sopimuksesta on käynnistetty neuvottelut kesäkuussa 2008. Euroopan unionin ja Venäjän suhde onkin muuttunut strategiseksi kumppanuudeksi. Neuvotteluissa on edetty hyvin, lukuun ottamatta taloudellista yhteistyötä, joka on vaikeutunut Venäjän WTO-jäsenyyden siirtyessä jatkuvasti eteenpäin. (Elinkeinoelämän keskusliitto 2010.)

Venäjän ja Euroopan unionin välisissä suhteissa kuljetuspolitiikka ja sen kehittäminen aiheuttaa kuitenkin myös ongelmia. Venäjä on omaksunut liikennestrategiassaan protektionistisen politiikan, joka hiertää välejä Euroopan unioniin. Euroopan unioni on

pyrkinyt aktiivisesti tekemään aloitteita Venäjän suuntaan, jotta liikennestrategioita saataisiin yhtenäistettyä, mutta tuloksia ei ole syntynyt. Venäjä olisi valmis tarjoamaan kuljetuspalveluita Euroopan maille, mutta toisaalta Euroopan unionin tiukemmat säännökset aiheuttavat ongelmia venäläisille kuljetusyrityksille. Venäjän liittyminen World Trade Organizationin jäseneksi saattaisi pakottaa löytämään näihin ongelmiin ratkaisuja. Kokonaisuutena voidaan arvioida, että Venäjän ja Euroopan unionin väliset kuljetukset tulevat ohjautumaan Itämeren alueelle, koska infrastruktuuri paranee alueella koko ajan. (Lautso ym. 2005, 25.)

3.6 Venäjän tulevaisuusskenaarioita

Useimmissa Venäjän tulevaisuutta käsittelevissä tutkimuksissa on luotu kolme mahdollista skenaariota. Eduskunnan tulevaisuusvaliokunnan Venäjä 2017-raportti (Kuusi ym. 2007) muotoilee mahdolliset skenaariot seuraavalla tavalla:

1. Energiaosaamisella globaaliksi vaikuttajaksi
2. Monipuolistuva mosaiikki-Venäjä
3. Vahvojen vallan Venäjä

Maailman talousfoorumin Russia and the world: Scenarios to 2025 (World economic forum, 2006) esittäminä mahdollisina skenaarioina ovat puolestaan:

1. Pitkä marssi
2. Öljyn kirous
3. Vozrozhdenie (renessanssi)

Näistä eri toimijoiden luomista tulevaisuusskenaarioista on löydettävissä hyvin paljon yhteisiä piirteitä. Öljyn kirous ja Vahvojen vallan Venäjä skenaariot arvioivat näkemystä, jonka mukaan Venäjä tulee jatkamaan hyvin pitkälti samoilla linjoilla kuin se on tähän asti toiminut. Maata johtaa eliitti, joka pyrkii turvaamaan oman rikkautensa, mediat pysyvät edelleen valtion valvonnan alaisena ja ihmisoikeustilanne ei ainakaan parane nykyisestä. Nämä skenaariot sisältävät myös näkemyksen, jonka mukaan talouselämä ja tuotannon rakenteet eivät monipuolistu, vaan talouskasvua pyritään jatkamaan pelkkien energiatuotteiden varassa. Protektionistinen politiikka tulee näkymään yhä vahvemmin Venäjän päätöksenteossa ja yhä useampia aloja otetaan valtion haltuun. Korruption määrä kasvaa, kuten työttömyyskin ja lopputuloksena saattaa olla jopa valtion hajoaminen. (Kuusi ym. 2007, 47-49 ja World Economic Forum 2006, 30-45.)

Renessanssi skenaario puolestaan ennakoi Venäjän talouden romahduksen 2010-luvun alussa. Taloutta on pyritty kasvattamaan öljyn ja kaasun varassa, mutta 2010-luvun alussa niiden hinnat alkavat laskea ja Venäjän talouden kasvu tyrehtyy. Tämä aiheuttaa niin taloudellista kuin poliittista epävakautta, joka johtaa uuden presidentin valintaan vuonna 2012. Tästä alkaa varsinainen renessanssin kausi, joka johtaa talouden, politiikan ja koko yhteiskunnan uudelleenjärjestymiseen. Kansalaisten luottamus sekä duumaan, että oikeusistuimiin kasvaa tulevaisuudessa huomattavasti. Talous monipuolistuu ja Venäjä avautuu protektionistisesta kuorestaan. (World Economic Forum 2006, 48-63.)

Monipuolistuva mosaiikki-Venäjä skenaario ennakoi hieman samantapaista kehitystä, mutta ilman talouden ongelmia 2010-luvun alussa. Tässä skenaariossa uskotaan, että Venäjä luopuu protektionismista ja lähenee Euroopan unionia kohti nopeassa tahdissa, joka johtaa sisämarkkinoiden avautumiseen. Lisäksi yksilönvapauksien kunnioittaminen on noussut tärkeään rooliin ja kehitys tapahtuu yhä enemmän oikeusvaltion suuntaan. Parlamentaarisen mallina on selvä monipuoluedemokratia ja Venäjä saattaisi jopa neuvotella Euroopan unionin jäsenyydestä vuonna 2017. (Kuusi ym. 2007, 44-47.)

Pitkä marssi- ja energiaosaamisella globaaliksi vaikuttajaksi-skenaarioissa on myös paljon yhteisiä piirteitä. Kummassakin skenaariossa uskotaan, että Venäjä tulee edelleen kehittämään energiatuotteiden tuotanto- ja vientikapasiteettia. Tällä pyritään pääsemään nykyistä tärkeämpään asemaan maailmanmarkkinoiden energiatoimittajana. Erona näissä skenaarioissa on se, että tulevaisuusvaliokunnan raportissa uskotaan, että Venäjän energiasektorin suuret yritykset tulevat laajentamaan toimintaansa myös muille aloille, joka tukee puolestaan työllisyyden ja talouden rakenteen kehitystä. Yhteistä näissä skenaarioissa on se, että paine karsia korruptiota ja parantaa oikeuslaitoksen uskottavuutta kasvaa. Tulevaisuusvaliokunnan raportti katsoo myös, että kasvavat paineet tulevat johtamaan vapauden lisääntymiseen ja hallinnon siirtymiseen johdetusta demokratiasta ilman ohjausta toimivaan demokratiaan. (Kuusi ym. 2007, 41-44 ja World Economic Forum 2006, 12-28.)

Venäjän tulevaisuutta käsittelevissä pohdinnoissa tärkeimpiä tekijöitä näyttävät olevan talouden rakenteen, poliittisen järjestelmän, sekä ihmisoikeuksien ja oikeusjärjestelmän kehitys. Nämä kaikki eri osa-alueet nivoutuvat enemmän tai vähemmän yhteen. Nykyistä tilannetta tarkasteltaessa nousee vääjäämättä mieleen poliittisen järjestelmän ja oikeusvaltion kehityksen suhde. Kaikki tulevaisuusskenaariot tuntuvat perustuvan siihen,

että Venäjän talouden rakenteen tulisi pidemmällä aikavälillä monipuolistua tai suuria ongelmia tulee syntymään jatkossa. Ilman talouden monipuolistumista on vaikea nähdä, että Venäjä kehittyisi oikeusvaltion ja monipuoluejärjestelmän suuntaan. Toisaalta on nähtävissä, että ilman monipuoluejärjestelmää ja oikeusvaltion periaatteita talouskaan ei kykene monipuolistumaan. Nähtäväksi jää, kehittyykö Venäjä avoimempaan suuntaan vai jatkaako se yhä protektionismin linjalla.

Tilaus-toimitusketjujen tarkastelun kannalta nämä pitkälle katsovat tulevaisuusskenaariot antavat hyvin erilaisia kuvia siitä, mihin suuntaan Venäjän edellytykset tehostaa ja modernisoida infrastruktuuriaan kehittyvät. Tulevaisuus voidaan nähdä kahden eri päälinjan kautta hyvin erilaisina. Jos Venäjä jatkaa protektionistista politiikkaa ja keskittyy pönkittämään asemaansa öljyn tuottajamaana, niin edellytykset parantaa muiden alojen tehokkuutta logistiikan näkökulmasta heikkenevät. Toisaalta tässä tilanteessa Venäjälle ei kehittyne kovinkaan monipuolista talouden rakennetta, joten sille ei välttämättä olisi niin suurta tarvetta, mutta kansan vaurastumisen kautta syntyvä kulutus tulisi kuitenkin tyydyttää tuomalla tavaraa ulkomailta.

Ajateltaessa Venäjän toimintakykyä tilaus-toimitusketjun kannalta parasta olisi, jos se avautuisi protektionismistaan ja alkaisi lähentyä Euroopan unionin kanssa. Tällöin se varmasti panostaisi infrastruktuuriinsa Euroopan suunnalla, jossa sen tärkeimmät kauppakumppanit sijaitsevat. Infrastruktuurin parantamisen lisäksi tämä varmasti johtaisi myös talouden rakenteiden monipuolistumiseen ja parempaan integroitumiseen Euroopan maiden kanssa kaikilla mahdollisilla tavoilla.

Me näemme Venäjän toimien jatkuvan lähitulevaisuudessa samankaltaisina kuin tähän asti. Venäjä tulee panostamaan öljy- ja kaasu-, sekä muiden energiatuotteiden vientikapasiteetin parantamiseen. Suurimpana kysymyksenä näemme sen, milloin Venäjä ymmärtää, että sen on pakko monipuolistaa talouttaan.

4 VENÄJÄN TRANSITOLIIKENTEEN KULJETUSREITIT

Neuvostoliiton hajottua suurin osa maalle kuuluneista Itämeren satamista jäi Baltian maiden haltuun. Venäjän haltuun jäi suurin osa maa-alueesta ja luonnonvarjoista, mutta ilman kunnollista yhteyttä Itämerelle se on joutunut turvautumaan transitokuljetuksiin (Widgren ym. 2000, 11). Pääreiteiksi ovat muotoutuneet Suomen ja Baltian kautta

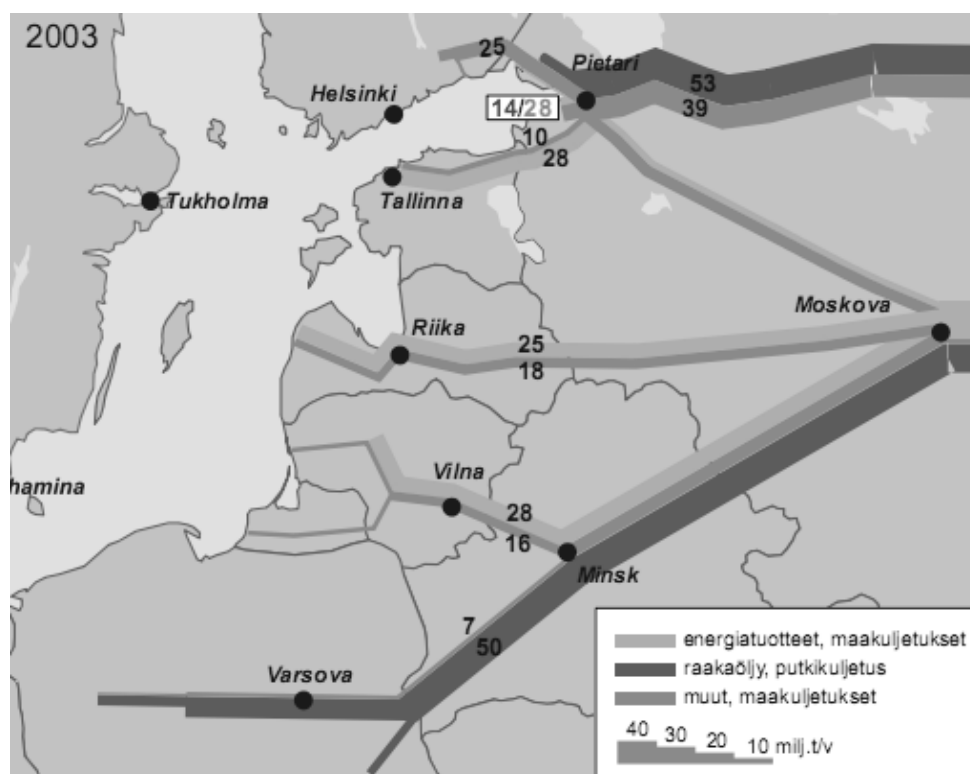
kulkevat yhdistelmäkuljetukset ja Valko-Venäjän, Saksan ja Puolan kautta kulkeva maakuljetusreitti (Auvinen ym. 2005, 47).

Suora meriyhteys Pietariin kilpailee myös transitokäytävien kanssa, mutta koska kyseessä on Venäjän oma satama, sitä ei lasketa transitoliikenteen väyläksi. Baltian reitti on myös jaettu eri käytäviin riippuen siitä, minkä maan sataman kautta lähdetään. Reittien valinnassa määrääviä kriteerejä ovat hinta, turvallisuus, nopeus, varmuus, varastointimahdollisuudet ja mahdolliset lisäarvoa tuottavat toiminnot. (Finanssialan keskusliitto 2009, 15-16.)

Transitoliikenteen määrä riippuu siitä, miten paljon Venäjällä on omaa kapasiteettia tuoda tavaraa maahan ja viedä maasta ulos ja onko vieraiden satamien käyttö luotettavampaa, ajallisesti tai rahallisesti tehokkaampaa tai pystyvätkö ne tarjoamaan lisäarvoa muilla keinoilla. Jos Venäjän talous lähtee taas nousuun, tulee myös transitoreittien volyymi nousemaan jo pelkästään Venäjän omien satamien rajallisen kapasiteetin vuoksi.

4.1 Kuljetuskäytävät

Venäjän läntiseen transitoliikenteeseen on muotoutunut vakiintuneita reittejä. Yhden määritelmän mukaan (Lautso ym. 2005, 43) Itämeren alueella on viisi transitoreittiä: Suomen, Viron, Latvian, Liettuan ja Puolan reitit. Muita Venäjän länsitransitoreittejä on muun muassa Kreikan kautta tuleva maareitti (Auvinen ym. 2005, 4) mutta tutkimuksen aiheen takia käsittelemme vain Itämeren reittejä.



KUVIO 1. Venäjän pääkuljetuskäytävät länteen. (Mahlin 2004, ref. Lautso ym. 2005, 42)

Kuviossa 1 on havainnollistettu eri transitoreitit Itämeren alueella. Kuvion perusteella voidaan havaita, että eri tuoteryhmien kuljetukset jakaantuvat eri reiteille. Raakaöljyä ja energiatuotteita ei kuljeteta lainkaan Suomen kautta, vaan niiden kuljetukset tapahtuvat Venäjän omista satamista ja Baltian maiden kautta, sekä suorina putkikuljetuksina Puolan kautta Keski- ja Länsi-Eurooppaan asti. Suomella on puolestaan vahva asema muissa tuoteryhmissä.

4.1.1 Via Baltica – maantiereitti läpi Euroopan

Via Baltica on yleiseurooppalainen käytävä, joka yhdistää Suomen, Baltian ja Puolan Keski-Eurooppaan. Reitti Helsinki-Tallinna-Riika-Kaunas-Varsova kiertää viiden maan kautta, mutta ylittää vain Suomenlahden ja avaa tätä kautta yhteyden Keski-Eurooppaan aina Saksaan ja Tshekkiin asti. (Auvinen ym. 2005, 47.)

Maiden välillä rajamuodollisuudet ovat kuitenkin Euroopan unionin ansiosta olemattomat ja vuonna 2007 alueella voimaan tullut Schengen-sopimus on poistanut rajamuodollisuudet lähes täysin (YLE 2007). Virallisesti E67-tienä tunnettu reitti kulkee Varsovaan, mutta sitä kautta pääsee sujuvasti muun muassa Saksaan, Tshekkiin, Unkariin ja Itävaltaan. (Autoliitto 2010.)

Transitoliikenteen kautta Via Baltican roolin arveltiin vuonna 2007 kasvavan merkittävästi johtuen alueen maiden taloudellisesta kehityksestä (Transport News 2007). Rahoituskriisi on kuitenkin sysännyt Baltian maiden taloudet rajuun laskuun (Kattel 2009) ja esimerkiksi Saksasta Suomen kautta tuleva rahti kulkee silti meriteitse.

Euroopan unioni on tukenut vahvasti Via Baltican kehitystä omilla projekteillaan (Lithuanian Road Administration 2010b). Neuvostoliiton aikana Etelä-pohjoissuunnassa kulkeva liikenne Itämeren alueella oli toissijainen seikka, joten tiestö ei ollut parhaassa mahdollisessa kunnossa. Tosin Euroopan unionin lisäksi myös Baltian maiden ja Puolan hallitukset ovat investoineet teiden parannuksiin. (Autoliitto 2010.)

4.1.2 Suomen käytävä

Tonnimääräisesti Suomen suurin satama vuonna 2008 oli Kilpilahti. Sen kautta kulki vuoden aikana 21 550 000 tonnia tavaraa, tosin siitä 16 918 000 tonnia oli öljyä tai öljypohjaisia tuotteita. Helsingin satama oli 11 861 000 tonnilla toiseksi suurin, ollen vain hiukan Kotkan 11 610 000 tonnia edellä. Muut satamat jäivät alle 10 000 000 tonnin vuotuisen rahtiin. Helsingin kautta kulkeva rahtimäärä oli tippunut edelliseen vuoteen verrattuna 11,7 % kun taas Kilpilahti (+9,1 %) ja Kotka (+9,7 %) pystyivät kasvattamaan tavaramääriään. (Särkijärvi ym. 2009, 72-75.)

Kilpailukyvyn kannalta Suomen etuna on infrastruktuuri, turvallisuus ja lisäarvopalvelut. Venäjän kannalta tämä tarkoittaa sitä, että heidän näkökulmastaan Suomi on sopiva reitti kalliimmille tai erikoiskäsittelyä vaativille lähetyksille. Lisäksi Suomen oma vienti ja tuonti on määrällisesti esimerkiksi Baltiaa edellä, joten kuljetuksia yhdistämällä voidaan saada tuotettua synergiaetuja (Auvinen ym. 2005, 73). Tällöin esimerkiksi Rotterdamista tulevan lastin mukaan voidaan mahdollisesti laittaa suomalaisia vientituotteita ja tätä kautta laskea yksikkökustannuksia. Watersin (2007, 269) 4R-mallia soveltaen Suomen ja Venäjän välinen yhteistyö siis paranisi tällä toiminnalla.

Venäjän kannalta Suomen kautta kulkeva reitti on kuitenkin maantieteellisesti kauempana ja ennen kaikkea kalliimpi vaihtoehto kuin Puola, Baltia tai Kaliningrad. Lisäksi Suomessa työvoima ja polttoaine ovat Baltiaa kalliimpia. Helsingin Sanomien mukaan Suomessa tienattiin huhti-kesäkuussa 2009 keskimäärin 2 940 euroa (Kunnas 2009). Tämä on esimerkiksi yli 10 kertaa enemmän kuin Viron minimipalkka (FedEE 2010). 95

Oktaaninen polttoaine maksoi puolestaan kalleimmillaan 21.1.2010 Helsingissä 1,399 euroa litralta ja halvimmillaankin 1,324 euroa. Vertailun vuoksi Tallinnassa litra maksoi 19.01.2010 vain 1,067 euroa litralta (Polttoaine.net 2010). Toisin sanoen Suomen reitti voi olla monien tuotteiden kohdalla niin kallis, että venäläisten näkökulmasta se ei yksinkertaisesti ole kannattava vaihtoehto.

Reitin heikkouksista johtuen Suomen ja Venäjän välinen transitotavaravirta koostuu lähinnä keskimääräistä kalliimmista tuotteista (Ollus ym. 2007). Suurin osa Suomen kautta virtaavista tavaroista ovat laitteita ja koneita. Osaltaan tästä viennin rakenteesta johtuen Suomen transitoliikenne on määrällisesti pudonnut talouskriisin aikana. (BOFIT Weekly 2009.)

Kalliiden investointituotteiden kysynnän romahdettua Suomen kautta kulkeva reitti on osittain menettänyt kilpailuetunsa, sillä teollisuuden eri alat ovat vähentäneet investointejaan rajusti. Esimerkiksi venäläinen sanomalehti RIA Novosti arvioi Gazpromin leikkaavan menojaan 17 %:lla vuonna 2009 (Ria Novosti 2009). Toisaalta lama ei voi jatkua loputtomiin ja Venäjän on todennäköisesti taas alettava investoimaan lisää. Tällöin Suomen reitti olisi infrastruktuurin ja luotettavuuden kannalta hyvä vaihtoehto venäläisille.

Tulevaisuuden kannalta arveluttavaa on Suomen infrastruktuuri. Suomen laaja koko ja harva asutus vähentävät mahdollisuuksia kehittää tieosuuksia tasaisesti ja tiestö on rapautumassa. Jotta Suomen vientiä saataisiin parannettua, tulisi yritysten kannalta katsottuna parantaa infrastruktuuria. Ongelmana tiestön ylläpidossa on rahoituksen puute, jota on leikattu entisestään. Vertailun vuoksi puolustusministeriölle olisi tulossa 0,3 miljardin euron korotus (Valtiovarainministeriö 2008, 13). (Helsingin keskuskauppakamari 2009, 11.)

Toisaalta Venäjän näkökulmasta on melko yhdentekevää missä kunnossa muut kuin toimitusten kannalta tärkeät tiet ovat. Tämän takia venäläisten ei tarvitse murehtia infrastruktuurin keskimääräisestä rapautumisesta. Heidän reittivalintoihinsa eivät vaikuta ne tiet, joita pitkin heidän tavaransa eivät kulje.

4.1.3 Viron käytävä

Viron käytävällä suurin satama on selkeästi Tallinna. Sen kautta kulkee vuodessa 28 966 000 tonnia tavaraa ja se kattaa näin ollen 80 % koko maan läpi kulkevasta rahdista. Seuraavaksi suurin satama on Sillamäe, mutta 1 806 000 tonnin vuotuisella rahdilla se jää selvästi jälkeen Tallinnan satamasta. Huomion arvoista on, että Viron kautta kulkevien tavaroiden vientimäärä on laskenut rajusti vuosien 2007 ja 2008 välillä. Laskua Tallinnan satamalla on ollut peräti 25,1 %, tosin tuonti on kasvanut 10,8 %. Vienti (22 633 000 tonnia vuodessa) on kuitenkin selvästi tuontia (6 269 000 tonnia) edellä. (Särkijärvi ym. 2009, 64-66.)

Yli 23-vuotiaiden kuukausittainen minimipalkka täysipäiväisessä työssä oli Virossa (tieto 1.1.2008) 4 350 kruunua (FedEE 2010). Forexin vaihtokurssilla tämä summa olisi 21.1.2010 ollut 266,68 euroa (Forex 2010). Johtuen alhaisesta palkkatasosta Viro on selkeästi Suomea halvempi vaihtoehto venäläisille palkkatasoa vertailtaessa. Tosin Suomessa palkkakehitys oli Viroa hitaampaa jos vertailukohdaksi otetaan vuodesta 2007 vuoteen 2008 jatkunut kehitys (Elinkeinoelämän keskusliitto 2009, 7). Toisaalta Baltian maista Viro on palkkatasoltaan kallein maa, vaikkakaan ei merkittävästi muita kalliimpi. Venäjän näkökulmasta katsottuna Viro on siis kustannuksiltaan sellainen reitti, jota pitkin suuria tilauseriä voisi kuljettaa.

Tavarakuljetuksista Virossa yli 80 % kulkee rautateitä pitkin. Mukaan on luettu niin kansainväliset kuin maan sisäisetkin kuljetukset. Maan väestöstä noin 8 % työskentelee kuljetus- tai tiehallintotehtävissä (Estonian Investment and Trade Agency 2009). Vuonna 2007 Viro investoi vähän yli 2 000 euroa yhtä tieinfrastruktuurin kilometriä kohden, ollen näin Euroopan unionin vähiten rahaa käyttävä maa tässä vertailussa (The Voice of the European road 2009). Varsinkin pitkällä tähtäimellä tämä panostuksen puute tulee vaikuttamaan maan tieinfrastruktuuriin negatiivisesti.

Viron liikenteen pullonkaulana on heikohko tieverkosto ja siitä johtuvat ongelmat. Se ei ole pystynyt investoimaan omaan infrastruktuuriinsa yhtä paljon kuin kilpailijansa. Suomeen verrattu halvahko työvoima on etu, mutta se ei merkittävästi eroa muista Baltian maista. Venäläisille taas tärkeintä on reitin toimivuus, kilpailukykyinen kustannusrakenne, läpimenoajat ja luotettavuus. Viron pitää siis pystyä tarjoamaan myös muita etuja kuin vain halpaa työvoimaa. Viron tulevaisuuden kannalta merkittävää onkin se, miten maa pystyy

kehittämään tieverkostoaan. Jos Via Baltican infrastruktuuri saadaan kunnolla toimivaksi niin Virossa kuin muissakin reitin varrella sijaitsevilla mailla, voisi Venäjän Keski-Euroopan vienti suuntautua kulkemaan enenevässä määrin Tallinnan kautta.

4.1.4 Latvian käytävä

Latvian suurin satama on Riian satama, joka kattoi vuonna 2008 46,5 % koko maan ulkomaankuljetuksista tonnimääräisesti. Tavaraa kulki 29 566 000 tonnia, josta valtaosa (26 434 000 tonnia) oli vientiä. Toiseksi suurin satama on Ventspils, joka kattoi 44,9 % kokonaismäärästä. Sen kautta kulki 28 571 000 tonnia tavaraa, josta öljyn osuus oli 16 522 000 tonnia. Liepajan osuus koko maan toimituksista on noin 6,6 % ja muut satamat jäävät alle prosentin osuuksiin. (Särkijärvi ym. 2009, 108 - 109.)

Maa käytti vuonna 2007 noin 3 800 euroa yhtä tieinfrastruktuurin kilometriä kohden ollen näin yksi Euroopan unionin vähiten rahaa käyttävä maa tällä saralla (The Voice of the European road 2009). Silti vuonna 2008 Latvian silloinen pääministeri Ivars Godmanis sanoi, että maan tiestö on huonossa kunnossa, mutta sitä ollaan parantamassa jatkuvasti (Ministry of Transport of the Republic of Latvia 2008). Maassa siis tiedostetaan puutteet.

1.1.2009 Latviassa minimipalkka oli 180 Latia kuukaudessa (FedEE). 21.1.2009 Forexin vaihtokurssin mukaan tämä vastasi 239,69 euroa (Forex 2010). Palkkataso on siis Viroa, Puolaa ja Suomea alhaisempi, mutta hiukan korkeampi kuin Liettuassa. Latvian suhteen on kuitenkin huomioitava pankkikriisin huikea vaikutus maahan. Vuoden 2009 kolmannella neljänneksellä maan talous supistui 18,4 %. Tiputus oli Euroopan ennätys, mutta samalla odotettua pienempi. Samaan aikaan työttömyys nousi 14,1 %:iin (Suomen Riian suurlähetystö 2009b.)

Latvian tilanne on hiukan sama kuin Viron. Alhainen palkkataso tarjoaa kilpailuetua, mutta heikko infrastruktuuri asettaa rajoituksia toiminnalle. Ongelmana on kuitenkin maan rajun velkaantuminen ja talouden romahdus. Maan talous on niin huonossa kunnossa, että talouskriisin takia eronneen pääministeri Ivars Godmaniksen lupaamat tiestön parannukset saattavat joko myöhästyä pahasti tai jäädä kokonaan puheiksi. Venäjän kannalta politiikkojen erot ja mahdollinen infrastruktuurin heikkeneminen ovat riskejä ja laskevat Latvian käytävän luotettavuutta.

4.1.5 Liettuan käytävä

Liettuan satamien liikenteestä 76,6 % kulki Klaipedan sataman kautta (29 880 000 tonnia) ja 23,3 % (9 062 000 tonnia) Butingen kautta. Tosin Butingen kautta kulkee käytännössä vain öljyä, eli se ei ole tämän tutkimuksen kannalta keskeinen satama. Myös Klaipedan kautta kulkee merkittävästi öljyä, vuonna 2008 sitä kuljetettiin 9 361 000 tonnia. Liettuan kautta kulkeekin siis lähes 20 000 000 tonnia öljyä vuodessa. (Särkijärvi ym. 2009, 114-115.)

Palkkojen suhteen Liettua on Itämeren halvin transitoväylä. Lain määrittelemä minimipalkka 1.1.2008 oli vain 210 euroa kuukaudessa (FedEE 2010). Toisaalta vuoden 2009 ensimmäisellä neljänneksellä Liettuan talous kutistui peräti 15,6 %. Liettua on siis osittain samanlaisessa tilanteessa kuin Latvia. (Kunnas 2009.)

Tieinfrastruktuurin kehitykseen Liettua käytti vuonna 2007 reilusti alle tuhat euroa kilometriä kohden, pyörien Latvian kanssa samoissa luvuissa (The Voice of the European road 2009). Toisaalta Liettuan kohdalla on huomioitava raju tiputus liikenneonnettomuuksien määrässä. Vuonna 2007 maassa tapahtui 6 448 onnettomuutta, seuraavana vuonna 4 795 ja vuonna 2009 vain 3 827. Kahden vuoden sisällä onnettomuuksien määrä olisi tippunut siis lähes 60 %:lla jos tilastot pitävät paikkansa. Tosin Euroopan unioni rahoitti Liettuan tiestöä melko voimakkaasti. Suurin osa projekteista oli maan rajaseuduilla ja niiden tarkoituksena oli tukea Via Balticaa. (Lithuanian Road Administration under the Ministry of Transport and Communications 2010a.)

Ongelmat ovat siis melko samankaltaisia sekä Latviassa että Liettuassa. Se pystyy hyödyntämään alhaista palkkatasoaan, mutta sen talous ja sitä kautta luottoluokitus (Varhee 2009) haittaa monia projekteja. Euroopan unionin tuella se on saanut parannettua varsinkin rajaseutujensa tiestöä, mutta infrastruktuurin kannalta se ei ole vielä parhaassa mahdollisessa kunnossa. Toisaalta Venäjälle merkityksellisintä on näiden kahden maan välisen rajan infrastruktuuri, ei esimerkiksi Latvian ja Liettuan välisen rajan.

4.1.6 Puolan käytävä

Puolan merkittävin satama on Gdansk, jonka läpi kulki 17 072 000 tonnia tavaraa vuonna 2008. Tämä oli 35 % koko maan liikenteestä, vaikka pudotusta sataman liikenteessä edelliseen vuoteen verrattuna oli peräti 14,4 %. Toiseksi suurin satama on Gdynia, jonka kautta tavaraa virtasi 12 860 000 tonnia. Sekin kärsi rajuista tiputuksista, kuljetusmäärän tippuessa 13,4 %. Kolmanneksi suurin satama, Swinoujscie, puolestaan nosti vuotuista tavaramääräänsä 19,7 %:lla. Lopulta sen kautta meni 8 843 000 tonnia tavaraa. Tonnimääräisesti kolmen suurimman sataman yhteisrahti laski 3 403 000 tonnia. (Särkijärvi ym. 2009, 118 - 120.)

Puolan palkkataso on hiukan Baltiaa edellä. 291,68 Euron minimikuukausipalkalla se on selvästi Liettuaa kalliimpi, mutta toisaalta ero Viroon ei ole kovinkaan suuri prosentuaalisesti. Suomeen verrattuna Puola on palkkojen suhteen erittäin halpa maa (FedEE). Työttömyys kuitenkin nousi 0,9 %:lla viime vuonna. Tosin Puolan talouden on arveltu kasvavan hitaasti vuoden 2009 viimeisillä neljänneksillä. Sen talous on toki hiipunut aikaisempien vuosien tasosta (Ministry of Economy 2009). Venäjän kannalta Puola tarjoaa siis mahdollisesti vakaamman reitin, jossa suurten poliittisten muutosten mahdollisuutta laskee Baltiaan verrattuna pieni taantuma. Myöskään Suomeen verrattuna pienet palkkakustannukset tuskin ainakaan haittaavat Venäjää.

Venäjän transitokaupan kannalta Puolan merkittävin etu on maayhteys Saksasta Pietariin joko Liettuan, Ukrainan tai Valko-Venäjän kautta. Tämä vähentää meriliikenteen tarvetta ja sitä kautta tuo kilpailuetua reitille. Tosin Venäjän ja Puolan raidelevyden eroavaisuus vaikeuttaa rautatiekuljetuksia. (Auvinen ym. 2005, 47.)

Puolan tulevaisuuden kannalta merkittävintä on Itämeren kehitys. Jos Itämeren tila asettaa edes poliittisia paineita laivaliikenteen vähentämiselle, on Puola maantieteellisesti hyvällä paikalla. Lisäksi sen etuna on halvahko palkkataso ja Baltiaan nähden onnistunut talouspolitiikka. Toisaalta maareittiä pitkin täytyy joko kulkea talouskurimuksesta kärsivän Liettuan, poliittisesti arveluttavan Valko-Venäjän tai oranssilla vallankumouksella Venäjää provosoineen Ukrainan läpi. Reittiin kuuluu siis sellaisia muuttujia, joihin pelkästään Puola itse ei voi vaikuttaa.

4.1.7 Kaliningradin käytävä

Kaliningrad on Venäjälle kuuluva alue Itämeren kupeessa. Sen rajanaapureita ovat Puola ja Liettua, eikä sillä ole suoraa maayhteyttä Venäjän muihin alueisiin. Se on sotilaallisesti merkittävä tekijä Itämeren alueella ja sitä kautta eri asemassa kuin muut käytävät. Sen kautta virtasi 15 369 000 tonnia tavaraa vuonna 2008. Öljyä tästä oli 7 310 000 tonnia (Särkijärvi ym. 2009, 129.)

Kaliningradin alueen suurimpia heikkouksia ovat maayhteyden puuttuminen muuhun Venäjään ja sen raskas sotilaallinen keskittymä. Tällöin kuljetukset ovat riippuvaisia muiden maiden rajaviranomaisista. Lisäksi Kaliningradista lähdettäessä maan- tai rautateitä pitkin, täytyy kulkea vähintään kahden vieraan valtion kautta. Liettuasta pääsee joko Latvian tai Valko-Venäjän kautta, Puolasta taas Valko-Venäjän tai Ukrainan. Venäjän kannalta Valko-Venäjän kautta kulkeva liikenne saattaisi olla yhteisen tullialueen kautta parempi vaihtoehto, mutta toisaalta Valko-Venäjän rajaviranomaisia on syytetty usein tavarahan hävikistä. (Auvinen ym. 2005, 48.)

Kaliningradin sotilaallisen luonteen takia varsinkin Liettua suhtautuu siihen epäroiden. Tämä vaikeuttaa sataman käyttöä transitoliikenteessä, sillä NATO:ssa oleva maa kokee Itämeren suurimman sotilaallisen keskittymän uhkana itselleen. Venäjän kannalta tämä on ongelmallista, sillä Kaliningrad on Venäjän ainoa jäätön satama Itämerellä. (Lithuania in the European Union.)

Itämeren transitoliikenteen kannalta Kaliningrad on loppujen lopuksi nykyisellään melko merkityksetön. Jos Venäjä pystyisi muuttamaan alueen luonnetta enemmän siviilikäyttöön sopivaksi, saattaisi se nousta merkittäväksi tekijäksi. Tosin Venäjälle vahva laivaston läsnäolo Itämerellä on strategisesti tärkeää, eikä korvaavia satamia ole.

4.1.8 Venäjän omat satamat

Venäjän omat reitit vaikuttavat transitoliikenteen kilpailutilanteeseen ja volyymiin, vaikka tämä liikenne itsessään ei ole transitoliikennettä. Transitoliikenteen määrän voidaan kuitenkin sanoa tulevan kaavasta $X-Y=Z$, missä X on Venäjän tarve tuontitavaraksi, Y on Venäjän oma kapasiteetti vastaanottaa tavaraa omien satamien kautta ja Z on transitoliikenteen määrä. Luonnollisesti mitä suurempi Y on, sitä pienemmäksi Z tulee.

Toisin sanoen Venäjä pystyy vähentämään transiton tarvetta lisäämällä omaa satamakapasiteettiaan tai vähentämällä tuontitavaran tarvetta esimerkiksi omalla tuotannollaan. Toisaalta jossakin vaiheessa satamien suhteen esteeksi tulee jo puhtaasti maantieteelliset seikat. Euroopan puolella Venäjällä on erittäin rajalliset meriyhteydet, eli sillä ei ole mahdollisuutta nostaa satamakapasiteettiaan rajattomasti.

Tonneissa mitattuna Venäjän suurin Itämeren satama on Primorsk. Sen kautta kulki vuonna 2008 peräti 75 582 000 tonnia tavaraa. On kuitenkin huomioitava, että satama on pelkästään öljyn toimituksiin tarkoitettu. Sen kautta ei kulkenut mitään muuta kuin öljyä ja öljytuotteita. Pietarin satama oli toiseksi suurin, sen kautta kulki 60 008 000 tonnia tavaraa. Kaliningradin kautta tavaraa kulki 16 016 000 tonnia ja Vysotskin kautta 15 369 000 tonnia. (Särkijärvi ym. 2009, 126 – 129.)

Venäjän Belgian suurlähettiläs Vadim Lukov on omassa belgialaisille yrityksille suunnatussa raportissaan ilmoittanut Venäjän pyrkivän vuoteen 2015 mennessä luomaan viisi modernia rahdin käsittelyyn soveltuvaa satamaa. Länsi-Venäjällä näistä sijaitseisi Murmansk, Taman, Ust Luga ja Kaliningrad ja idässä Amurin alueella sijaitseva Vostochny. (Lukov 2008.)

4.2 Kuljetuskäytävien tulevaisuudesta

Transitoliikenteen tulevaisuutta ajatellen on pidettävä mielessä eri aikajänteet. Uusien satamien ja tuotantolaitosten rakentamisessa kestää paljon kauemmin kuin esimerkiksi talouden heilahteluissa. Venäjä ei millään pysty rakentamaan satamia sen mukaan, miten talous kehittyy: sataman rakentaminen on vuosien urakka, taloudelliset heilahdukset saattavat viimeisen kriisin tavoin tulla nopeasti ja yllättäen. Tällä hetkellä kuitenkin näyttää siltä, että Venäjä tulee tarvitsemaan transitoliikennettä vielä ainakin vuosien ajan, todennäköisesti aina, ellei suuria geopolittisiä tapahtumia tule. Eri asia on se, mihin suuntaan eri reittien välinen kilpailu kehittyy.

Reittien välillä on havaittavissa selkeitä eroja. Tämä mahdollistaa sen, että Venäjä pystyy keskittämään tiettyjä asioita. Esimerkiksi Suomi on hintatasoltaan reilusti korkeampi kuin kilpailijansa. Toisaalta taas Baltia ja Puola kärsivät huonosta infrastruktuurista ja eivät ole yhtä luotettavia kuin Suomi. Reittien differointi antaa Venäjälle siis erilaisia vaihtoehtoja, vaikkakin samalla se laskee Venäjän mahdollisuuksia kilpailuttaa näitä reittejä keskenään.

Tulevaisuuden kannalta merkittävintä Venäjän kannalta on eri maiden välinen kehitys. Venäläisen yrityksen kannalta on loppujen lopuksi aivan sama, meneekö tavara Tallinnan, Riian vai Helsingin kautta. Tärkeintä on saada tavara mahdollisimman tehokkaasti perille. Jos taas Venäjän vienti ja tuonti kärsii tulevaisuudessa transitomaiden heikosta tasosta, on sillä vaihtoehtoina muun muassa naapurimaiden valtaaminen tai osallistuminen niiden kehittämiseen. Nykyisessä poliittisessa tilanteessa satamien takia käytävä sota näyttää lähes mahdottomalta, eikä sisäpoliittisten seikkojen takia myöskään näytä siltä, että Venäjä olisi valmis sijoittamaan naapurimaiden infrastruktuuriin. Toisaalta merkittäviä asioita on tapahtunut lyhyessäkin ajassa ja tulevaisuutta miettiessä myös epätodennäköisemmät skenaariot on hyvä käydä läpi.

Itämeren kautta kulkevan transitoliikenteen kannalta itse meren kunto ja siihen liittyvä poliittinen paine ovat suuressa roolissa. Jos Itämeren ei pystytäkään käyttämään, täytyy tavaravirrata Venäjälle ja/tai Venäjältä joko maateitä pitkin, Mustanmeren kautta tai mahdollisesti tulevaisuudessa Jäämeren kautta. Pitkällä tähtäimellä kiistelty ilmastonmuutos saattaisi toteutuessaan muuttaa tilannetta nykyisestä. Aiheesta käydään kuitenkin jatkuvaa kädenvääntöä ja sen vaikutuksista, luonteesta, syistä tai edes olemassaolosta ei ole päästy yksiselitteiseen varmuuteen.

4.3 Ympäristönsuojelu Itämerellä

Itämeren tilasta on oltu jo pitkään huolestuneita. Tästä esimerkkinä on John Nurmisen Puhdas Itämeri säätiö. Suurimmaksi ongelmaksi säätiö katsoo Itämeren varrella sijaitsevat jätevedenpuhdistamot, joiden takia vesistön fosforipäästöt nousevat. Suurimmaksi uhkakuvaksi nähdään öljytankkerionnettomuus (Puhdas Itämeri 2009). Alueen jätevesipuhdistamoja on modernisoitu varsinkin Venäjällä, esimerkiksi Tarja Halosen vahvasti tukema Pietarin jätevesipuhdistamohanke sai kiitosta Venäjän pääministeri Putinilta. Lisäksi Putin lupasi Venäjän parantavan Kaliningradin puhdistamoja. (YLE 2010.)

Venäjän näkökulmasta puhdistamohankkeet tulevat tarpeeseen. Laivakuljetuksille on Kansainvälisen merenkulkujärjestön International Maritime Organizationin (IMO) toimesta asetettu vuodesta 2015 alkavia päästörajoituksia, jotka voivat pahimmassa tapauksessa johtaa laivaliikenteen romahtamiseen kannattamattomana. Jos näistä asetuksista tulee EU-direktiivi, merirahdin kuljetuskustannukset saattavat nousta

huomattavasti. Taustalla on halu vaihtaa nykyinen 1,5 % rikkiä sisältävä polttoaine 0,1 % sisältävään ja vähentää tätä kautta päästöjä. (Sormunen 2010, 40.)

Vielä tässä vaiheessa on vaikea arvioida miten päätös laskea päästöjä vaikuttaa todellisuudessa. Jos rajoituksista tulee direktiivi, siirtynevät länsikuljetukset kumipyörille merirahdin kallistuessa pahimmillaan jopa 50 % nykytasosta (Sormunen 2010, 39). Tämä puolestaan lisäisi maantiepäästöjen määrää (Sormunen 2010, 41-42). Jos kuitenkin rajoituksista tulee direktiivi ja kuljetukset siirtyvät maanteille, suurimpia voittajia ovat Puola, Valko-Venäjä ja Ukraina. Jos Venäjältä aikoo mennä maanteitä pitkin Keski-Eurooppaan, ainakin kahden maan läpi on kuljettava.

Poliittinen vääntö päästörajoista tullee kuitenkin olemaan kovaa. Suomi on jo ilmoittanut vastustavansa hanketta ja aihe on jo aiheuttanut reaktioita muun muassa Virossa ja Ruotsissa (Sormunen 2010, 41). Lisäksi Venäjä tuskin tulee hyväksymään päätöstä, joka saattaisi tehdä hyödyttömäksi sen strategian nostaa omaa satamakapasiteettiaan. EU-direktiivi ei sitoisi Venäjää, mutta vaikeuttaisi ympäröivien maiden toimintaa huomattavasti.

Ilmastonmuutos saattanee avata Venäjälle uusia mahdollisuuksia kuljetusreittien suhteen. Esimerkiksi Pohjoisen jäämeren sulaminen kesäksi on Vanhasen toiselle hallitukselle tehdyn tulevaisuusselonteon mukaan mahdollista tulevina vuosikymmeninä. Näin pitkän ajan muutoksia on kuitenkin vaikea arvioida ja ne menevät tämän tutkimuksen aiheen ulkopuolelle, joten niihin ei paneuduta sen tarkemmin. (Valtioneuvoston kanslia 2008.)

Ympäristöpolitiikka tulee olemaan tulevaisuudessa suuressa roolissa. International Maritime Organizationin päästörajoitusten kaltaisia keinoja suojella merialueita tullaan todennäköisesti käyttämään. Osa voi vaikuttaa Venäjän haluun suosia enemmän tiettyjä reittejä, osa taas voi vaikuttaa kaikkiin yhtäläisesti. Vuosikymmenten päässä olevia tapahtumia on kuitenkin mahdotonta ennustaa. Päätökset saattavat tulla yllättäen ja ne voivat muuttaa nykyisiä rakenteita rajustikin.

4.4 Konttiliikenne Itämerellä

Venäjän transitoliikennettä tarkasteltaessa on selvää, että öljyn ja kaasun kuljetusreiteissä ei ainakaan lyhyellä kuljetusvälillä tapahdu suuria muutoksia. Kaasu kulkee putkilinjoja

pitkin Keski-Eurooppaan, joihin yhtenä lisänä on tuleva Nordstream-putki, joka tulee kulkemaan Viipurin itäpuolelta Saksan Greifswaldiin Itämeren pohjassa (Nordstream 2010). Öljyn kuljetukset Itämeren alueella kulkevat puolestaan putkilinjoja pitkin, pääasiassa joko Baltian satamien tai Primorskin sataman kautta tai suoraan putkilinjoja pitkin Eurooppaan.

Transitoliikenteessä kilpailu onkin kovinta muiden tuotteiden kuljetuksissa. Konteissa kuljetetaan hyvin erityyppisiä ja arvoisia tavaroita. Tämä lisää kilpailua konttiliikenteessä, sillä erilaisille tuotteille tarvitaan hyvin erilaisia palveluita toimitusketjussa. Aikaisempien tutkimusten mukaan erilaisia tekijöitä reitin valinnassa ovat muun muassa turvallisuus, toimitusaika ja sen täsmällisyys, palvelut, sekä kustannustaso (Märkälä ym. 2007, 53).

TAULUKKO 1. Itämeren suurimmat konttisatamat. (Särkijärvi ym. 2009, 27)

Vuosi		
2008		
Satama	TEU	Muutos 07 - 08 (%)
Pietari	1 983 000	16,8
Göteborg	863 000	2,6
Kotka	620 000	10,2
Gdynia	611 000	-1,4
Aarhus	458 000	-8,8
Helsinki	420 000	-2,6
Klaipeda	373 000	16,1
Lyypekki	257 000	-0,6
Kaliningrad	213 000	-15,4
Riika	207 000	-2,2
Gdansk	183 000	90
Tallinna	181 000	0
Hamina	178 000	-10,5
Rauma	170 000	3,2
Kööpenhamina	165 000	0

Ylivoimaisesti suurin satama Itämeren konttiliikenteessä on Pietari, jonka kautta kulki vuonna 2008 1 983 000 TEU-yksikköä kontteja (katso taulukko 1, 39-40). Tällä liikennemäärällä Pietarin satama pitää hallussaan markkinajohtajan asemaa Itämerellä, sillä määrä vastaa 25 % koko Itämeren konttiliikenteestä. Sataman volyymi kasvoi vuoteen 2007 verrattuna 16,8 %. Myös Suomen satamien kautta kulkeva konttiliikenne on Itämerellä merkittävässä osassa. Kotka ylsi kolmanneksi suurimmaksi satamaksi 620 000 TEU:n kuljetusmäärällään ja kasvatti liikennemääräänsä 10,2 % markkinaosuuden ollessa 8 %. Helsinki on puolestaan kuudenneksi suurin (420 000 TEU, 5 % markkinaosuus) ja Hamina kolmanneksitoista suurin (178 000 TEU, 2 %). Helsingin ja Haminan liikennemäärät laskivat jonkin verran vuodesta 2007. Merkittäviä konttiliikennesatamia Venäjän transitoliikenteen kannalta sijaitsee myös Baltian maissa ja Puolassa (katso taulukko 1, 39-40).

TAULUKKO 2. Konttien kauttakululiikenteen osuus kokonaisliikenteestä Suomen satamissa. (Särkijärvi ym. 2009, 76-79 ja Suomen Satamaliitto 2009.)

Vuosi 2008 (TEU)			
Satama	Transito volyyymi	Kokonaisvolyyymi	Transiton %-osuus
Hamina	36 243	178 000	20 %
Hanko	6 203	65 000	10 %
Helsinki	21 200	420 000	5 %
Kotka	124 530	620 000	20 %

Kun tarkastellaan Venäjän transitoliikenteen tärkeyttä konttikuljetusten osalta Suomessa, voidaan todeta, että se on merkittävässä roolissa Kotkan ja Haminan satamissa. Vaikka transitokuljetuksia kulkee myös muiden satamien, kuten Helsingin kautta, ovat niissä osuudet volyymillisesti ja prosentuaalisesti pieniä. Kotkan ja Haminan satamissa transitokuljetusten osuus koko konttiliikenteestä on 20 %, kun puolestaan Hangossa osuus on 10 % ja Helsingissä vain 5 % (katso taulukko 2).

Baltian maiden satamien kautta kulkee myös merkittäviä osuuksia Venäjän transitoliikenteestä. Vaikka useat näistä satamista välittävät pääasiassa öljyä, on mukana myös satamia, jotka ovat vahvassa kilpailuasemassa konttikuljetusten osalta. Klaipedan satama Liettuassa on Itämeren suurimpia konttisatamia (katso taulukko 1, 39-40). Kontit muodostavat sataman liikennemäärästä kuitenkin vain 12 % (Port of Klaipeda 2009).

Sataman noin 30 miljoonan tonnin kokonaisliikenteestä vain 3,9 miljoonaa tonnia muodostui vuonna 2008 Venäjän transitoliikenteestä Valko-Venäjän transiton ollessa tärkeämmässä roolissa (Port of Klaipeda 2009). Näiden lukujen perusteella Klaipedan satama ei ole vahvimmillaan konttikuljetuksissa ja satama ei kuulu Suomen satamien tärkeimpiin kilpailijoihin.

Riian sataman liikennemäärät ja niiden rakenne on vastaavanlainen. Vuonna 2008 noin 30 miljoonan tonnin kokonaisliikenteestä kontit ottivat vain noin 1,9 miljoonan tonnin osuuden. Konttimäärä oli noin 207 000 TEU:a, joista tyhjiä kontteja oli lähes 55 000 TEU:a (Freeport of Riga 2010). Riian sataman liikenteestä suurimman osan muodostaakin hiili ja öljy, joiden osuus oli noin 19 miljoonaa tonnia. Riian sataman kuljetuksista noin 80 % on vuosien varrella koostunut transitoliikenteestä Venäjälle ja muihin entisen Neuvostoliiton maihin (Freeport of Riga 2007).

Myös Tallinnan sataman luvut ja liikenteen rakenne ovat hyvin samantyyppisiä. Vuonna 2008 sataman kokonaisliikenne oli noin 29 miljoonaa tonnia, josta nestekuljetuksia oli noin 20,5 miljoonaa tonnia. Huomattavaa on, että transitokuljetusten osuus sataman kokonaisliikenteestä oli noin 22 miljoonaa tonnia. Kontteja sataman kautta kulki puolestaan noin 181 000 TEU:a (Port of Tallinn 2010). Valitettavasti konttien osalta ei ole saatavissa tietoa transitoliikenteen osuuksista. Luvut sisältävät Tallinnan Paljassaaren ja vanhan sataman, sekä Muugan, Paldiskin ja Saaremaan satamien tiedot.

Kaikkia näitä Baltian maiden satamia pyritään parantamaan ja kehittämään jatkuvasti erityisesti konttiliikenteeseen paremmin sopivaksi. Muugan satamaa Tallinnan lähellä rakennetaan voimakkaasti ja kapasiteettia pyritään lisäämään nimenomaan transitoliikennettä silmällä pitäen. Myös Riian satamaa pyritään parantamaan jatkuvasti. Tämän osoittaa erityisesti se, että koko satama siirretään pois Riian keskustasta Krievun saarelle (Freeport of Riga 2009). Tämä tulee varmasti parantamaan sataman kilpailukykyä kuljetusnopeuksien parantuessa.

Klaipedan satamalla on myös omat kehityssuunnitelmansa. Infrastruktuuria aiotaan parantaa rakentamalla rauta- ja maanteiden lähestymistiet paremmiksi. Lisäksi rakennetaan logistiikkakeskusta ja jopa uutta satamaa noin 35 kilometrin päähän Klaipedasta (Port of Klaipeda 2010).

Kaikille Venäjän transitoliikennettä palveleville satamille näemme kuitenkin yhteisenä ja suurimpana haasteena sen, että Venäjän omat satamat kehittyvät nopeasti, vieden yhä suuremman osan markkinoista. Varsinkin lyhyellä aikavälillä tarkasteltuna, saattaa uusien satamien avautuminen Venäjälle vaikuttaa transitoliikenteen määriin. Todennäköisesti kuljetusten määrä Venäjälle tulee kuitenkin kasvamaan niin voimakkaasti, että sen omien satamien kapasiteetti ei tule riittämään kaikkiin tarvittaviin kuljetuksiin. Tämä tarkoittaa sitä, että Baltian maiden ja Suomen satamia tarvitaan edelleen Venäjän ulkomaankaupassa. Suomen satamilla on omat kilpailuetunsa luotettavuudessa ja käsittelyn laadussa, sekä saatavilla olevissa lisäarvopalveluissa, mutta Baltian satamat ottavat nähdäksemme eroa jatkuvasti kiinni.

5 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

Tutkimuksen on tarkoitus olla ennustava. Pyrimme ennakoimaan keräämämme datan perusteella Venäjän transitoliikenteen kehitystä Itämeren alueella, soveltaen jo olemassa olevia teorioita tilaus-toimitusketjuista.

Tutkimusmenetelmänä on kysely, joka toteutettiin maaliskuun 2010 aikana e-lomakkeella. Vastaajat pystyivät siis antamaan vastauksensa parhaaksi katsomanaan aikana. Vastauksia kerättiin kahden viikon ajan. Kyselyn tuloksena saimme määrällistä dataa, joka kuvailee vastaajien käsityksiä lisäarvoa tuottavien elementtien tärkeydestä nyt ja tulevaisuudessa.

Kyselyn kohderyhmänä olivat Suomessa toimivat logistiikka-alan yritykset. Tutkimuksessa pyritään soveltamaan deduktiivista päättelyä, joka tarkoittaa, että sovellamme jo tiedossa olevia teorioita (logistiikka ja lisäarvon tuotto) kyselytutkimuksemme tuloksiin (Koskenoja 2009).

5.1 Tutkimusmenetelmä

Tutkimuksen pohjaksi päätettiin luoda kyselytutkimus tuomaan esille myös yritysnäkökulmaa. Tavoitteena oli saada selville, miten erikokoiset yritykset näkevät kilpailun nyt ja miten he arvioivat tulevaisuuden muuttavan asetelmia. Kyselyn pohjana oli Venäjän transitoliikenne, mutta lomakkeessa jätettiin vastausmahdollisuus myös niille yrityksille, jotka eivät toimi transitoliikenteen parissa.

Tutkimuksen tarkoituksena oli saada tietoa Venäjän transitoliikenteen nykyisestä tilasta ja arvioida sen tulevaa kehitystä. Tutkimusmetodimme oli deduktiivinen, sillä pyrimme soveltamaan yleisiä teorioita ja käytäntöjä yhteen tutkimuskohteeseen. Tutkimus aloitettiin tutkimalla logististen ketjujen teorioita, painottaen lisäarvontuottoa. Tämän jälkeen perehdyttiin nykyhetken tilanteeseen ja mahdollisiin tulevaisuuden skenaarioihin. Lopulta teorian ja omien päätelmien tueksi järjestettiin kysely tuomaan mukaan myös yritysnäkökulmaa.

Aiheen kannalta kyselytutkimus koettiin parhaaksi keinoksi hankkia yritysnäkökulmaa tutkimukseen. Kyselyllä pystyttiin lähestymään hyvin erilaisia toimijoita ja tätä kautta löytämään alalla yleisesti vallitsevia ajatusmalleja. Lisäksi tällä tavalla mahdollistettiin vertailu erikokoisten yritysten välillä.

5.2 Aineiston keräys

Kyselyä varten luotiin kolmen eri kategorian kysymyksiä. Ensimmäinen kategoria koostui yrityksen omista tiedoista. Liikevaihdon perusteella pyrittiin luomaan tapa luokitella yrityksiä ja pyrkiä sitä kautta löytämään eroja isojen monikansallisten ja pienten paikallisten yritysten väliltä. Toisessa osiossa kysyttiin yritysten näkökulmaa nykyhetken tilanteeseen. Tarkoituksena oli löytää yhteneväisyyksiä vastauksista ja sitä kautta selvittää alan toimijoiden yleisiä käsityksiä ja löytää yhtymäkohtia kirjallähteistä saatuihin tietoihin. Kolmannessa osuudessa tarkasteltiin samoja asioita kuin toisessa osuudessa, mutta kysymykset muotoiltiin niin, että nyt kysyttiin lähitulevaisuuden arvioita.

Kysely suoritettiin Metropolian e-lomakkeella. Yhteensä kutsu kyselyyn lähetettiin 121 Suomessa toimivalle yritykselle. Näistä 96 osoitetta pystyttiin osoittamaan nimetylle yrityksessä työskentelevälle yksityishenkilölle, 25 kutsua lähetettiin ilman yksilöityä vastaanottajaa. Osoitetiedot kerättiin yritysten kotisivuilta ja mukaan yritettiin mahdollistaa kaikenkokoisia logistiikka-alan yrityksiä. Kyselyä varten luotiin saatekirje selittämään kyselyn taustoja ja syitä. Saatekirjeen pohja luotiin kaikille yrityksille yhteiseksi, mutta mahdollisuuksien mukaan pyrittiin osoittamaan aina jollekin tietylle henkilölle yrityksessä. Jotta kysely ei olisi ollut vain ajanhukkaa yrityksille, luvattiin heille mahdollisuus saada tulokset numeerisessa muodossa sähköpostiinsa. Lopulta kysymykset lähetettiin 14:30-15:30 välisenä aikana 3.3.2010 ja vastausten takarajaksi asetettiin ensin sunnuntai 14.3.2010, mutta lopulta kysely päädyttiin sulkemaan vasta alkupäivästä 15.3.2010.

Määräaika jätettiin tarkoituksella alle kahden viikon pituiseksi. Arvelimme yritysten vastaavaan nopeaan kyselyyn lähes välittömästi jos heillä on intressejä vastata ollenkaan. Koska kyselyä pyrittiin kohdistamaan yksittäisille henkilöille yrityksen sisällä, pienenä riskinä oli hiihtolomien ajoittuminen tälle ajanjaksolle. Pidimme tätä kuitenkin pienenä riskinä ja emme halunneet pitää lomaketta auki yksittäisten ylimääraisten vastausten toivossa. Tosin lomaketta ei ajastettu sulkeutumaan sen takia, että kysely olisi voitu lähettää uudestaan tarvittaessa.

Olimme varautuneet lähettämään muistutuksen kyselystä jos vähän ennen kyselyn sulkeutumista vastauksia ei olisi tarpeeksi. Tiistaina 9.3.2010 karsimme osoitelistasta varmuudella vastanneet yritykset pois ja lähetimme jäljelle jääneisiin osoitteisiin muistutuksen kyselystä ja kiitimme niitä, jotka olivat jo vastanneet. Lähetys ajoittui kello 13:00-14:00 väliselle ajalle, jonka oletimme olevan vielä tarpeeksi aikainen niille yrityksille tai työntekijöille joiden työaika loppuisi konttoriaikana.

5.3 Aineiston käsittely

Kyselytutkimuksesta saadun aineiston käsittelyssä hyödynnettiin SPSS- ja Excel-ohjelmistoja. Käsittely alkoi tuomalla e-lomakkeelle tallennetut tiedot SPSS-ohjelmaan, joka onnistui e-lomakkeen automaattisen toiminnon avulla. Ensin eri muuttujat nimettiin ja tämän jälkeen tarkasteltiin saatuja arvoja. Joitain arvoja jouduttiin korjaamaan oikeiksi, sillä esimerkiksi kysymykseen yrityksen liikevaihdosta olimme saaneet vastauksia, jotka eivät vastanneet muuttujan määritelmää.

Muuttujien nimeämisen ja oikeisiin arvoihin korjaamisen jälkeen alkoi varsinainen tulosten käsittely. Tämä tapahtui laskemalla frekvenssejä, sekä keskiarvoja ja muita tunnuslukuja muuttujille. Tämän jälkeen päädyimme siirtämään tulokset Excel-ohjelmaan, koska koimme, että sen avulla on helpompi käsitellä tuloksia ja tuottaa tilastokuvioita sekä taulukoita.

Tunnuslukujen laskemisen jälkeen saadut tulokset muutettiin helpommin käsiteltävään muotoon. Tarkoituksena oli helpottaa lukujen vertailua keskenään ja tätä kautta tutkia saatuja vastauksia. Kyselyssä oli mittauksellisesti kahdenlaisia kysymyksiä, joiden käsittelyssä oli pieniä eroavaisuuksia.

Periaatteena tasoa käsittelevissä kysymyksissä oli pisteyttää asiakkaan kannalta paras vastaus arvolla 5, seuraavaksi tärkein arvolla 4 ja niin eteenpäin. Jos vastaaja ei kyennyt tai halunnut kertoa mielipidettään, vastaus sai arvon 0. Koska nollan arvoiset vastaukset olivat yleisimpiä yhdellä reitillä, päätettiin luvuista ottaa painotetut keskiarvot siten, että käytössä oli vain asteikko 1-5 ja lopullinen tulos jaettiin vastanneiden lukumäärällä.

Tärkeysjärjestystä mittaavissa kysymyksissä käytettiin samaa 0-5 asteikkoa. Tällöin jonkin mitattavan kohteen arvostaminen tärkeimmäksi tai parhaimmaksi oli viiden pisteen arvoinen, toiseksi tärkein neljän pisteen ja niin edespäin. Tällä tavoin vastaukset pyrittiin saamaan vertailtavaan muotoon.

6 TULOKSET

Lopulta kyselyn 121 sähköpostiosoitteesta yksi osoittautui kokonaan toimimattomaksi. Luultavasti yrityksen sivut olivat jääneet vain pyörimään Internetiin yrityksen toiminnan lakattua. Määräaikaan mennessä vastauksia saatiin 22 eli lähes 20 prosenttia tavoitetuista 120 yrityksestä vastasi. Osa yrityksistä ilmoitti sähköpostilla jättävänsä vastaamatta kyselyyn, koska he eivät joko hoida Venäjän kauppaa itse tai eivät tee sitä ollenkaan. Yhdestä yrityksestä ilmoitettiin toisen työntekijän vastaavan venäjänkaupasta, jolloin päädyimme lähettämään sähköpostia tälle henkilölle.

Suurin osa vastauksista tuli 24 tunnin sisällä sähköpostien lähettämisestä. Lisäksi muutamasta osoitteesta tuli automatisoitu viesti poissaolosta, tosin lähes kaikissa näissä tapauksissa poissaolo päättyi ennen lomakkeen sulkeutumista. Muistutusviestin jälkeen vastauksia tuli viisi kappaletta, eli tätä toimintatapaa voi pitää onnistuneena. 18 Yritystä jätti sähköpostiosoitteensa tuloksia varten, eli kyselyn voidaan olettaa kiinnostaneen yrityksiäkin.

Vastausprosentti ei lopulta ollut äärimmäisen korkea, mutta vähintäänkin tyydyttävällä tasolla. Yrityksistä ei voitu poimia vain niitä, jotka tekevät kauppaa Venäjällä. Arvioimmekin suurimmaksi syyksi jättää vastaamatta sen, että yritys ei toiminut Venäjällä. Kolme yritystä ilmoitti suoraan sähköpostilla, että kysely ei koskenut heidän liiketoimintaansa. Jos yrityksistä olisi saatu karsittua jäljelle vain Venäjällä toimivat yritykset, olisi laskennallinen vastausprosentti ollut todennäköisesti reilusti korkeampi.

6.1 Yritysten tilanne tällä hetkellä

Vastanneista yrityksistä kuusi ei ilmoittanut liikevaihtoaan. Vastanneista yrityksistä yhdeksän toimi alle kymmenen miljoonan euron liikevaihdolla ja seitsemän yli kymmenen miljoonan liikevaihdolla. Keskiarvo oli 68 497 000 euroa, mutta mediaani vain 6 500 000 euroa. Ero selittyy muutamalla erittäin isolla toimijalla, jotka nostavat keskiarvoa rajusti.

Käytännössä kaikki yritykset kokivat, että heillä oli Suomessa kilpailijoita. Vain yksi ei osannut vastata ja yksi ei kokenut, että heillä olisi kilpailijoita Suomessa. Baltian maista enää vain 17 löysi kilpailijoita ja Puolasta 11. Baltian maiden suhteen yksi ja Puolan viisi vastaajaa ei pystynyt antamaan suoraa vastausta. Seitsemän vastannutta koki, että kilpailijoita löytyy Venäjältä. Tämä ei varsinaisesti yllättänyt, sillä luonnollisesti Venäjälle tapahtuvassa viennissä tai tuonnissa myös venäläisillä yrityksillä on roolinsa. Tutkimuksen aiheen kannalta emme kuitenkaan paneutuneet varsinaisesti venäläisiin yrityksiin. Eurooppalaisista valtioista mainittiin kertaalleen Ukraina ja ehkä hiukan yllättäen Saksa. Maantieteellisten seikkojen takia emme uskoneet, että saksalaiset kilpailisivat Venäjän transitoliikenteestä: tavara pitäisi joko lennättää paikalle tai ajaa vähintään kahden maan läpi ennen kuin se saavuttaisi Venäjän. Ukraina taas rajattiin alkuperäisistä tarkastelumaista pois sen takia, että sillä ei ole yhteyttä Itämerelle. Kyselyn asettelusta huolimatta yksi yritys oli maininnut myös Kiinan. Mielestämme tämä ei ole kuitenkaan tutkimuksen kannalta oleellinen valtio.

Keskimäärin vastanneet yritykset olivat siis liikevaihdoltaan pieniä tai keskisuuria. Tätä tukee melko alhainen mediaani ja se, että yli 50 % vastanneista yrityksistä toimi alle 10 miljoonan liikevaihdolla. Mahdollisesti koosta johtuen suurin osa yrityksistä ei kokenut, että heillä olisi merkittävää kilpailua Suomen ja Baltian ulkopuolella. Yllättävintä oli Puolan jääminen niin pahasti paitsioon, että lähes neljännes vastaajista ei osannut sanoa mitään puolalaisista kilpailijoista. Kyselystä näyttäisi paistavan hiukan esille se, että suomalaiset yritykset eivät olisi täysin valmistautuneita globaaliin kilpailuun. Baltialaisten ja venäläisten kilpailijoiden huomioiminen kuitenkin tarkoittaa sitä, että kansainvälistä kilpailua ei ole täysin sivuutettu.

6.2 Kilpailutekijöiden arviointi

Kilpailutekijöiden arvioimiseen käytimme mittareina sitä, miten venäläisten asiakkaiden arvioidaan suhtautuvan hintaan, aikataulujen täsmällisyyteen, luotettavuuteen, palvelun monipuolisuuteen ja tiedonkulun läpinäkyvyyteen. Tämän jälkeen pyysimme yrityksiä laittamaan nämä tekijät tärkeysjärjestykseen. Tarkoituksena oli tutkia niitä osa-alueita, joilla Sakin (2003, 17-18) ja Christopherin (Waters, 2007, 24-25) mukaan voidaan tuottaa lisäarvoa.

Jotta eri vertailukohtien välille saataisiin jonkinlainen tapa saada asiat numeraaliseen muotoon, kehitettiin tähän tehtävään erillinen laskukaava. Laskukaavassa vertailukohdat pisteytettiin siten, että tärkein oli viiden pisteen arvoinen, toiseksi tärkein neljän pisteen ja niin edespäin. Ei osaa vastata (=vastaus puuttuu) on arvoltaan nolla. Jos kysymyksen asettelussa on käytetty eri mittareita (kuten halpa tai täsmällinen) on pisteytys mainittu erikseen.

6.2.1 Osatekijöiden arviot

Kolme vastaajaa arvioi hinnan merkityksen erittäin tärkeäksi ja kymmenen vastaajan mielestä se on melko tärkeä osatekijä. Viiden vastaajan mukaan hinta oli neutraali tekijä, yhden mielestä se oli melko merkityksetön ja yhden mukaan merkityksetön. Yksi vastaaja ei osannut sanoa mitään.

Aikataulujen täsmällisyys oli yhdeksän vastanneen arvioiden mukaan erittäin tärkeä tekijä. Samoin yhdeksän vastaajaa piti sitä melko tärkeänä tekijänä. Neljälle vastanneelle täsmälliset aikataulut olivat vaihtoehto. Yksikään vastaaja ei arvioinut aikatauluja merkitykseltään melko tai erittäin vähäisiksi. Jokainen kyselyyn vastannut yritys jätti arvionsa aikataulujen täsmällisyydestä.

Luotettavuus nousi vastaajien mielestä selkeästi tärkeimmäksi yksittäiseksi tekijäksi. Peräti 12 arvioi venäläisten arvostavan luotettavuutta paljon ja yhdeksänkin arvioi luotettavuuden nauttivan melko paljon arvostusta. Yksi vastannut tyytyi neutraaliin arvioon. Yksikään yritys ei nähnyt luotettavuuden olevan edes melko merkityksen tekijä.

Palveluiden monipuolisuus oli kolmen mielestä paljon arvostusta nauttiva tekijä ja 12 vastaajan mielestäkin sillä oli melko suuri rooli. Kuuden mielestä se oli neutraali tekijä ja yhden mielestä melko vähäpätöinen. Kukaan ei kuitenkaan vastannut sen olevan merkitykseltään vähäinen. Jokainen vastannut jätti kuitenkin arvionsa monipuolisuudesta.

Tiedon läpikululla hajontaa vastausten perusteella tuli melko paljon. Neljä piti sitä erittäin tärkeänä ja kahdeksan melko tärkeänä. Kuudelle se oli neutraalin vastauksen arvoinen tekijä, kahdelle melko merkityksetön ja yhdelle erittäin merkityksetön. Yksi kyselyyn vastannut ei täyttänyt tätä kohtaa.

Kun vastaukset sijoitetaan valittuun laskukaavan, tulokset ovat seuraavat. Kaavassa arvostuksen määrä korreloi pisteiden kanssa: erittäin arvostettu on viiden pisteen arvoinen ja vähiten arvostettu puolestaan yhden pisteen arvoinen.

TAULUKKO 3. Tekijöiden pisteytys nykyhetkenä.

	Luotettavuus	Aikataulujen täsmällisyys	Palveluiden monipuolisuus	Tiedonkulun toimivuus	Hinta
tärkein (5 pistettä)	12	9	3	4	3
2. tärkein (4 pistettä)	9	9	12	8	10
3. tärkein (3 pistettä)	0	4	6	6	5
4. tärkein (2 pistettä)	0	0	1	2	1
vähiten tärkeä (1 piste)	1	0	0	1	1
Pisteet yhteensä	99	93	83	75	73

Tällä laskukaavalla mitattuna luotettavuus ja aikataulujen täsmällisyys ovat tärkeimpiä yksittäisiä tekijöitä tällä hetkellä. Toisaalta tiedonkulun läpinäkyvyydellä esimerkiksi luotettavuutta voisi parantaa, joten heikot pisteet siinä paistavat silmään. Tosin on huomioitava, että tiedonkulun läpinäkyvyydellä oli kolmanneksi eniten viiden pisteen arvioita, joten osa yrityksistä saattoi nähdä sen osana luotettavuutta.

Hinnan sijoittuminen viimeiseksi oli ehkä pieni yllätys. Kyselyn perusteella vaikuttaa siltä, että venäläisten näkökulmasta katsottuna kuljetuskustannukset voivat nousta hiukan, jos sitä kautta parannetaan luotettavuutta ja aikataulujen täsmällisyyttä. Toisaalta voidaan kyseenalaistaa se, mihin yritykset vastasivat. Jos osa yrityksistä on miettinyt vain sitä, miten venäläiset yritykset ovat päätyneet käyttämään heidän palveluitaan, saattaa vastauksissa olla vääristymää johtuen Suomen reittiä pitkin kulkevan transitoliikenteen luoteen takia.

6.2.2 Reittien arviointi

Tutkimuksessa pyysimme yrityksiä arvioimaan eri osatekijöiden toteutumista eri reiteillä. Vertailussa käytettiin kolmea reittiä: Suomen reittiä, Baltian reittiä ja Puolan reittiä. Baltian maat oli yhdistetty selkeyden ja reittien peruspiirteiden samankaltaisuuden vuoksi yhden otsikon alle. Venäjää emme ottaneet mukaan, koska Venäjän omien reittien käyttäminen ei olisi transitoliikennettä. Lisäksi annoimme mahdollisuuden tarkastella jotakin muuta reittiä lisäämällä ”muu, mikä?” kysymyksen.

Tutkimuksessa kysyttiin eri osatekijöiden (hinta, aikataulujen täsmällisyys, luotettavuus, palveluiden monipuolisuus ja tiedonkulun läpinäkyvyys) toteutumista eri reiteillä tällä hetkellä. Löytää ne keinot, joilla eri reitit kilpailevat yritysten mielestä tällä hetkellä. Laskukaavaa sovellettiin siten, että yrityksen kannalta paras vaihtoehto (halpa, monipuolinen ynnä muut) olivat arvoltaan viisi pistettä ja huonoin vaihtoehto (kallis, yksipuolinen) yhden pisteen arvoinen. Jos vastaus puuttui tai vastaaja ei osannut vastata, oli vastauksen arvo nolla pistettä.

Monipuolista palvelua arvioidessa Suomen reitti oli yritysten mielestä kiistatta paras. Suomen reitti sai 94 pistettä ja peräti 12 vastannutta piti sitä erittäin monipuolisena. Melko monipuolisenakin piti seitsemän yritystä. Yksi yritys ei osannut vastata. Baltian reitti sai 66 pistettä ja vain yksi arvioi sen tarjoavan erittäin monipuolista palvelua, kahdeksan melko monipuolista ja neljäkin vain keskivertaista. Yksi ei osannut vastata. Puolan reittiä kukaan ei pitänyt erittäin monipuolisena, mutta kuusi vastannutta piti melko monipuolisena. Puolan reitti sai vain 50 pistettä, mutta toisaalta peräti kuusi vastannutta ei osannut arvioida sitä. Yksi vastaaja oli arvioinut Saksan tarjoavan keskitason (arvosana 3) palvelua ja yksi piti Pietaria melko monipuolisena.

Hintatasoa arvioidessa Baltian reittiä pidettiin kilpailukykyisimpänä. Se sai 66 pistettä ja kolme vastaajaa piti sen hintatasoa halpana. Kolme vastannutta ei osannut vastata kysymykseen. Puolan reitti sai 52 pistettä. Yksikään vastannut ei pitänyt sitä halpana ja vain neljä piti melko halpana, mutta peräti 10 piti sitä keskitason maana hinnan suhteen. Suomi sai vain 47 pistettä, mutta yllättäen yksi vastaaja oli arvioinut sen hintatasoltaan halvaksi ja kolme melko halvaksi. Toisaalta peräti seitsemän oli arvioinut sen kalliiksi. Yksi vastaaja piti Saksaa melko kalliina ja yksi Venäjää melko halpana.

Aikataulujen suhteen Suomi oli kiistatta arvostetuin reitti. Se sai 79 pistettä ja kahdeksan vastaajaa arvioi sen aikataulut erittäin täsmällisiksi, yhdeksän arvioi aikataulujen olevan melko täsmällisiä ja vain yksi vastasi niiden olevan keskimääräisellä tasolla. Neljä vastaajaa ei osannut vastata mitään. Baltia sai 53 pistettä ja vain yksi arvioi sen aikataulut erittäin täsmällisiksi ja neljäkin melko täsmällisiksi. Seitsemän piti sitä keskimääräisenä, viisi melko epätasmoisena ja yksi epätasmoisena. Neljä vastaajaa ei osannut arvioida Baltian reittiä. Puolan reitti sai vain 42 pistettä, tosin peräti kuusi vastaajaa ei osannut antaa omaa arviotaan. 12 Vastaajaa piti Puolaa keskimääräisenä, kaksi melko epätasmoisena ja kaksi epätasmoisena. Yksi vastaaja arvioi Saksan reitin olevan melko epätasmoisena.

Luotettavuutta arvioidessa Suomi sai peräti 99 pistettä. 16 Vastaajaa oli yhtä mieltä siitä, että Suomen reitti on luotettava ja neljän mielestä se oli melko luotettava. Yhden vastaajan mielestä Suomen luotettavuus oli keskitasoa ja yksi ei ollut osannut vastata. Baltian reitti sai 65 pistettä ja vain kaksi vastaajaa arvioi sen luotettavaksi. Toisaalta kuusi vastaajaa piti sitä melko luotettava, yhdeksän keskimääräisenä. Yhden vastaajan mukaan se oli melko epäluotettava ja kahden mukaan epäluotettava. Kaksi vastaajaa eivät arvioineet reittiä. Puolan reitti sai vain 53 pistettä. Viiden vastaajan mukaan se oli melko luotettava ja yhdeksän mukaan keskimääräisen luotettava. Kahden mielestä se oli melko epäluotettava ja kahden mielestä epäluotettava, neljä vastaajaa ei ollut osannut arvioida reittiä. Saksan reittiä yksi vastaaja piti melko epäluotettava, samoin kuin yksi piti Venäjän omia reittejä melko epäluotettavina.

Tiedonkulkua arvioidessa 16 vastannutta piti Suomen toimintaa hyvänä, kolmen mielestä se oli melko hyvää ja kahden mielestä keskimääräistä. Yhden jättäessä vastaamatta Suomi sai kasaan 98 pistettä. Baltian reitti sai 70 pistettä. Viiden vastaajan mielestä Baltian maiden kanssa toimiessa tieto kulki hyvin ja kuuden mielestä melko hyvin. Neljän mielestä se oli keskimääräisellä tasolla, neljän mielestä keskimääräistä huonompana ja yhden

mielestä huonoa. Kaksi jätti vastaamatta. Puola sai 53 pistettä ja vain yhden mielestä Puolassa tieto kulki hyvin. Neljän mielestä tieto kulki melko hyvin ja seitsemän mielestä keskimääräisesti. Viisi arvioi Puolan olevan keskimääräistä huonompi ja yksi piti sitä huonona. Neljä vastaajaa ei jättänyt arviotaan. Yksi vastaaja arvioi tiedon kulkevan Venäjällä melko huonosti, samoin kuin yksi arvioi saksalaisten kanssa toimiessa tiedonkulun olevan melko heikkoa. Tuloksissa on huomioitava hintatason kohdalla, että pieni arvo osoittaa arvioiden tarkoittavan kallista ja suuri arvo puolestaan halpaa.

TAULUKKO 4. Pisteiden jakautuminen reiteille nykyhetkenä.

	Palveluiden monipuolisuus	Hintat aso	Aikataulujen täsmällisyys	Luotetta vuus	Tiedonkulun toimivuus	Yhteensä
Suomi	94	47	79	99	98	417
Baltia	66	67	53	65	70	321
Puola	50	52	42	53	53	250

Tosin on huomioitava, että Puolan suhteen tulosta vääristää suuri määrä niitä vastauksia, joissa arviota ei jätetty. Tästä syystä Olemme laatineet korjatun listan, jossa 1-5 asteikkoa (5 = paras, 1 = huonoin) käyttäen ja puuttuvat vastaukset poistamalla on laskettu keskiarvopisteet. Tuloksissa on huomioitava hintatason kohdalla, että pieni arvo osoittaa arvioiden tarkoittavan kallista ja suuri arvo puolestaan halpaa.

TAULUKKO 5. Pisteiden keskiarvo reiteillä nykyhetkenä.

	Palveluiden monipuolisuus	Hintat aso	Aikataulujen täsmällisyys	Luotetta vuus	Tiedonkulun toimivuus	Keskiarvo
Suomi	4,48	2,14	4,39	4,71	4,67	4,08
Baltia	3,14	3,53	2,94	3,25	3,50	3,28
Puola	2,94	3,06	2,63	2,94	2,94	2,90

6.2.3 Suomalaisen yritysten näkemys nykyhetkestä

Vastauksia tutkiessa huomaa hyvin, kuinka Puolan reitti oli monille vastaajille melko tuntematon. Tästä osoituksena on 24 kohdassa Puolan jääminen ilman arviointia. Vertailun vuoksi Suomen kohdalla yhdeksän kertaa jätettiin vastaamatta ja Baltiankin vain 12 kertaa. Koska kyselyyn vastasi 22 eri yrityksen edustajaa ja kysymyksiä oli viisi, lähes joka neljäs

vastaaja ei osannut vastata Puolaa koskeviin asioihin. Tästä voidaan päätellä, että Puola oli monille suomalaisille toimijoille melko tuntematon tekijä.

Keskiarvolla mitattuna Suomen reittiä voidaan pitää selkeästi parhaimpana. Tulosten perusteella Suomen reitin heikkoutena on hintataso, joka on selkeästi heikempi kuin muilla reiteillä. Toisaalta tulosten perusteella hintataso on tutkituista tekijöistä vähiten merkittävä. Luotettavuus ja aikataulujen täsmällisyys oli yritysten mukaan tärkeimpiä tekijöitä ja näissä Suomi on reilusti edellä muita maita. On kuitenkin huomioitava, että kysely toimitettiin nimenomaan suomalaisille yrityksille. Tämä saattaa vääristää joissakin tapauksissa tutkimustuloksia. Esimerkiksi vaikka Suomen keskiarvo hintatasossa oli selkeästi Puolaa pienempi (kalliimpi), oli yhden vastaajan mielestä Suomen hintataso halpa, mutta yksikään ei vastannut Puolan olevan halpa hintatasoltaan.

Esille tuli muutamassa kohdassa myös Saksan ja Venäjän roolit. Ellei arviota Pietarin tarjoamasta melko monipuolisesta palvelusta oteta huomioon, pidettiin näiden reittien tarjoamia etuja kuitenkin joko keskitasoisina tai jopa melko huonoina. Pienen otoksen takia näitä on kuitenkin melko turha sisällyttää varsinaiseen tutkimukseen.

4R-malliin vastaukset sopivat melko hyvin. Esimerkiksi luotettavuus oli yksi Christopherin (Waters 2007, 24) mainitsemista tekijöistä ja kysely tuo sen merkityksen selvästi esille. Christopher ei myöskään mainitse hintaa (Waters 2007, 24), joka jäi kyselyssä hännille. Tämän kyselytutkimuksen perusteella näyttää siis siltä, että 4R-malli noudattelisi yritysten näkemyksiä melko pitkälti, vaikka kyselyä ei laadittukaan noudattelemaan mitään yksittäistä mallia tai teoriaa.

Tämän kyselyn perusteella voidaan selkeästi olettaa, että suurin osa suomalaisista yrityksistä näkee Suomen tällä hetkellä kilpailukyvyltään parhaana transitoreittinä Venäjän näkökulmasta. Toisaalta kyselyssä ei otettu huomioon esimerkiksi läpimenoajan merkitystä tai sitä ei eritelty eri tuoteryhmiin. Toisaalta esimerkiksi Puolaa koskeviin kysymyksiin suuri osa vastaajista ei osannut sanoa mitään. Tästä voidaan päätellä, että eri maiden toimijat eivät oikein tunne toisiaan ja sitä kautta reittien vertailu pelkästään suomalaisten yritysten näkökulmasta saattaa antaa hiukan vääristyneen kuvan todellisuudesta.

6.3 Lähitulevaisuuden tilanne

Koska tutkimuksen tarkoituksena on käsitellä transitoliikenteen kehitystä, otettiin kyselyyn mukaan myös lähitulevaisuutta käsitteleviä kysymyksiä. Käsittely aloitettiin kysymyksellä, jossa eri osatekijät pyydettiin laittamaan tärkeysjärjestykseen lähitulevaisuuden asiakasvaatimuksia ajatellen. Tämän jälkeen kysyttiin eri osatekijöiden kehityssuuntaa lähitulevaisuudessa eri reiteillä. Viimeinen kysymys käsitteli transitoliikenteen tarpeen kehitystä. Kyselyn tähän osioon vastasi 21 yritystä. Yksi yritys ei antanut vastaustaan mihinkään kohtaan.

6.3.1 Osatekijöiden kehitys lähitulevaisuudessa

Kyselyn tulevaisuutta käsittelevä osuus aloitettiin kysymällä, mihin tärkeysjärjestykseen yritykset laittaisivat eri osatekijät tulevaisuuden asiakasvaatimuksia ajatellen. Ajatuksena oli saada näkemystä siitä, miten eri osatekijät kehittyisivät toisiinsa nähden ja tätä kautta saada selville muutokset nykyhetkeen. Vastausten jakautuminen on esitetty taulukossa 6.

TAULUKKO 6. Lisäarvontuoton osatekijöiden tärkeys tulevaisuudessa.

	Palveluiden monipuolisuus	Hintataso	Aikataulujen täsmällisyys	Luotetta- vuus	Tiedonkulun toimivuus
tärkein (5 pistettä)	1	4	6	11	0
2. tärkein (4 pistettä)	0	7	7	7	2
3. tärkein (3 pistettä)	3	7	6	3	3
4. tärkein (2 pistettä)	11	0	2	0	6
vähiten tärkeä (1 piste)	6	3	0	0	10
puuttuu (0 pistettä)	1	1	1	1	1
Pisteet yhteensä	42	72	80	92	39

Aivan kuten nykyhetken kyselyssäkin, luotettavuus nousi taas selkeästi tärkeimmäksi tekijäksi. Peräti 11 vastaajista piti sitä tärkeimpänä tekijänä, seitsemän vastaajaa toiseksi tärkeimpänä ja kolme kolmanneksi tärkeimpänä. Vastaajien mukaan tulevaisuudessa

luotettavuuden merkitys siis tulee vielä entisestään lisäämään merkitystään. Asiasta vallitsi selkeä yksimielisyys, kun yli puolet vastauksen jättäneistä oli yhtä mieltä sen asemasta tärkeimpänä yksittäisenä osatekijänä ja loputkin arvioivat sen kolmen tärkeimmän tekijän joukkoon.

Kuuden vastaajan mielestä aikataulujen täsmällisyys olisi lähitulevaisuudessa tärkein osatekijä, seitsemän mielestä toiseksi tärkein, kuuden mielestä kolmanneksi tärkein ja kahden mielestä vasta neljänneksi tärkein. Se sai toiseksi eniten kannatusta, aivan kuten nykyhetken kyselyssäkin. Tosin se ei enää ollut aivan yhtä lähellä kärkeä.

Nykyhetken verrattuna hinta oli suurin nousija. Vielä tällä hetkellä yritykset arvioivat hinnan olevan merkityksettömin tekijä reittiä valitessa, mutta tulevaisuudessa se nousee samojen vastaajien mukaan kolmanneksi tärkeimmäksi tekijäksi. Neljän vastaajan mielestä se nousisi jopa tärkeimmäksi, seitsemän mielestä toiseksi tärkeimmäksi ja seitsemän mielestä kolmanneksi tärkeimmäksi. Kolme vastaajaa pysyi nykyhetken tutkimuksen kanssa samaa mieltä siitä, että se olisi tulevaisuudessakin merkityksettömin tekijä.

Palveluiden monipuolisuus ja tiedonkulun toimivuus jäivät selvästi muista jälkeen. Yhden vastaajan mielestä monipuoliset palvelut ovat tulevaisuudessa tärkein tekijä, mutta yhdenkään mielestä ne eivät olleet toiseksi tärkein ja vain kolmen mielestä palveluiden monipuolisuus oli kolmanneksi tärkein tekijä. Yli puolet vastaajista piti sitä neljänneksi tärkeimpänä ja kuuden mielestä sillä oli vähiten merkitystä. Tiedonkulun toimivuus ei ollut yhdenkään vastaajan mielestä tärkein yksittäinen tekijä ja vain kaksi arvioi sen toiseksi tärkeimmäksi. Kolmen mielestä tiedonkulku oli kolmanneksi tärkein tekijä ja kuuden mielestä neljänneksi tärkein. Lähes puolet vastaajista piti sitä merkitykseltään vähäisimpänä.

6.3.2 Reittien tulevaisuuden arviointi

Reittien tulevaisuutta pyrittiin arvioimaan samantyyppisillä kysymyksillä kuin nykyhetkeäkin arvioidessa. Tällä tavoin pyrittiin luomaan vertailukohtia nykyhetken tilanteeseen ja saamaan selville eri reittien kehityssuuntia. Kehityssuuntia tutkimalla on mahdollista päätellä millä reiteillä lisäarvontuotto kasvaa eniten ja tätä kautta saadaan tarjottua venäläisille yrityksille kattavampi kokonaisuus. Kyselyn tähän osioon saatiin

vastauksia 22 yritykseltä, tosin jokaiselta yritykseltä ei saatu vastausta jokaiseen kysymykseen.

Suomalaisten yritysten tarjoamaa palveluiden monipuolisuutta arvioidessa yritykset olivat melko yksimielisiä siitä, että palvelut joko kehittyvät tai pysyvät ainakin nykyisellä tasolla. Kolmen vastaajan mielestä palveluiden monipuolisuus paranee, kuuden mielestä paranee hieman ja peräti kymmenen mielestä pysyy nykyisellä tasolla. Kahden vastaajan arvion mukaan palveluiden monipuolisuus jopa heikkenee lähitulevaisuudessa. Yksi vastaaja ei osannut muodostaa mielipidettään. Kolmen vastaajan mielestä Baltian reitin palvelut tulisivat paranemaan lähitulevaisuudessa ja peräti 11 arvioi niiden paranevan hieman. Neljän mielestä palvelut pysyvät nykyisellä tasollaan ja yhden arvion mukaan ne heikkenevät hieman. Kolme vastaajaa jätti vastaamatta kysymykseen. Puolan reitin palveluiden kehitystä arvioidessa kahden vastaajan mielestä ne tulisivat paranemaan ja kahdeksankin mielestä paranemaan hieman. Kuuden vastaajan mukaan ne tulevat pysymään nykyisellä tasollaan ja yhden mielestä heikkenemään hieman. Viisi vastaajaa ei pystynyt vastaamaan kysymykseen.

Hintatason kehitystä arvioidessa vain yksi vastaaja arvioi Suomen hintojen halpenevan ja neljän mielestä hintataso halpenisi hieman. Samoin neljän vastaajan mielestä hintataso pysyisi nykyisellään. Neljän vastaajan mielestä hintataso kallistuisi hieman ja peräti kahdeksan mukaan se kallistuisi selvästi. Yksi vastaaja ei kertonut mielipidettään. Yhden vastaajan arvion mukaan Baltian reitillä hintataso tulisi halpenemaan ja viiden mukaan halpenisi hieman lähitulevaisuudessa. Samoin viiden kyselyyn vastanneen yrityksen arvion mukaan hintataso pysyisi nykyisellään. Kuuden vastaajan mukaan Baltian reitti kallistuisi hieman ja kahdeksan mukaan kallistuisi selvästi. Yksikään vastaaja ei arvioinut Puolan reitin halpenevan ja kolmen mielestä se halpenisi hieman. Seitsemän kyselyyn osallistuneen mukaan hintataso pysyisi nykyisellään, kahden mukaan kallistuisi hieman ja kolmen mukaan kallistuisi selvästi. Kaksi vastaajaa ei osannut arvioida Puolan reitin hintatason kehitystä.

Viisi vastaajaa arvioi Suomen aikataulujen täsmällisyyden paranevan ja yhdeksän vastaajaa arvioi niiden paranevan jonkin verran. Neljän arvion mukaan aikataulujen taso pysyisi nykyisellään, kahden mukaan heikkenisi hieman ja yhden mukaan heikkenisi. Yksi vastaaja ei kertonut mielipidettään. Kolme yritykseen osallistunutta yritystä uskoi Baltian reitin aikataulujen täsmällisyyden parantuvan ja viiden mielestä paranevan hieman.

Seitsemän arvioi aikataulujen pysyvän nykyisellään, neljän mukaan niiden täsmällisyys heikkenisi hieman ja kolmen mukaan heikkenisi. Kolme vastaajaa ei kyennyt muodostamaan mielipidettään. Baltian reitillä aikataulujen arvioi paranevan kaksi vastaajaa, neljän mukaan ne paranisivat hieman ja yhdeksän mukaan pysyisivät nykyisellään. Vain kaksi arvioi aikataulujen heikkenevän hieman, mutta viisi vastaajaa ei tuonut mielipidettään julki.

Reittien turvallisuutta arvioidessa neljän vastaajan mukaan tilanne paranisi ja kuuden mukaan paranisi hieman Suomessa. Yhdeksän vastanneen mukaan Suomen reititin turvallisuus pysyisi nykyisellään ja yksi ei osannut vastata kysymykseen. Kahden vastanneen mukaan turvallisuus paranisi Baltian reitillä ja peräti yhdentoista vastaajan mielestä se paranisi hieman. Kuuden mukaan tilanne pysyisi nykyisellään ja yhden mukaan heikkenisi hieman. Kaksi vastaajaa hyppäsi kysymyksen yli. Vain yksi vastannut arvioi turvallisuuden paranevan Puolan reitillä, tosin seitsemän vastaajan mielestä se paranisi hieman. Kahdeksan vastanneen mielestä tilanne pysyisi nykyisellä tasollaan ja kahden mukaan heikkenisi hieman. Neljä vastaajaa ei osannut vastata kysymykseen.

Tiedonkulun kehitystä arvioidessa vastaajien keskuudessa näytti vallitsevan selkeä yksimielisyys kehityssuunnista. Kahdeksan vastaajan mukaan tiedonkulku tulisi paranemaan Suomessa ja seitsemänkin mielestä se paranisi hieman. Kuuden vastaajan mukaan se pysyisi nykyisellään ja yksi vastaaja ei osannut antaa arviotaan. Kahden vastaajan mukaan Baltian reitillä tiedonkulku paranisi ja yhdeksän vastanneen arvion mukaan se paranisi hieman. Kahdeksan vastaajan mukaan Baltian maiden reitti pysyisi nykyisellä tasollaan ja kolme vastaajaa ei kertonut mielipidettään. Kahden arvion mukaan Puolan reitillä tilanne paranisi ja seitsemän mielestä paranisi hieman. Seitsemän vastaajan mukaan tilanne pysyisi nykyisellään ja vain yhden mukaan heikkenisi hieman. Viisi vastaajaa ei vastannut kysymykseen.

Kyselyn tässäkin osiossa Puola ilmeisesti koettiin melko tuntemattomaksi kortiksi. Suomen reittiä koskeviin kysymyksiin jäätin ilman vastausta viisi kertaa, Baltian reittiä koskeviin kysymyksiin ei vastattu 12 kertaa ja Puolan reittiä ei arvioitu 24 kertaa. Tästä syystä vastaukset pyrittiin muuntamaan asteikolle 1-5, jossa 5 on venäläisestä näkökulmasta paras (esimerkiksi halpenee, monipuolistuu) ja 1 huonoin (esimerkiksi kallistuu, heikkenee) vaihtoehto. Tämän jälkeen saadut pisteet jaettiin numeraalisesti vastanneiden yritysten lukumäärällä ja saatiin keskiarvo.

Vastauksista näkee selvästi, miten Baltian maat tulevat suomalaisten yritysten arvioiden mukaan nostamaan kilpailukykyään lähitulevaisuudessa. Erot maiden välillä tullevat myös tasoittumaan. Nykyhetken arvioissa ero parhaan ja huonoimman reitin keskiarvossa oli 1,2 pistettä, kun lähitulevaisuuden kehitystä mitatessa keskiarvojen eroksi saadaan vain 0,2 pistettä.

TAULUKKO 7. Reittien tulevaisuuskehityksen keskiarvot.

	Palveluiden monipuolisuuden kehittyminen	Hintatason kehitys	Aikataulujen täsmällisyyden kehittyminen	Luotettavuuden kehittyminen	Tiedonkulun toimivuuden kehitys	Keski- arvo
Suomi	3,48	2,33	3,71	3,48	4,10	3,42
Baltia	3,84	2,86	3,53	3,70	3,68	3,52
Puola	3,65	2,65	3,56	3,39	3,33	3,32

Tämänhetkiset vastaukset määrittelevät kuitenkin vain kehityksen tasoa, eivät lopullisen tason kilpailukykyä. Jos reitti ponnistaa lähes olemattomista lähtökohdista, laskennallisesti sen kehitys on hurjaa, vaikka lopullinen taso ei välttämättä olisikaan vielä erityisen korkea.

6.4 Tulevaisuuden analysointi

Tulevaisuuden arviointia varten kysymysjärjestelmä luotiin sellaiseksi, että nykyhetken tilanteesta saadaan taso, jota voidaan kertoa tulevaisuuden kehityssuuntien arvioista lasketuilla kertoimilla. Tällöin kaavalla nykyhetken arvosana kerrottuna tulevaisuuden kertoimella saadaan tulokseksi tulevaisuuden taso.

TAULUKKO 8. Nykyhetken arvosana kerrottuna tulevaisuuden arvosanalla.

	Palveluiden monipuolisuus	Hintataso	Aikataulujen täsmällisyys	Luotettavuus	Tiedonkulun toimivuus	Keskiarvo
Suomi	15,59	4,99	16,29	16,39	19,15	13,95
Baltia	12,06	10,10	10,38	12,03	12,88	11,52
Puola	10,73	8,11	9,36	9,97	9,79	9,62

Tämän laskukaavan mukaan Suomi voisi tarjota eniten lisäarvoa venäläisille yrityksille. Toisaalta on huomioitava, että Suomi on erityisen hyvä tiedonkulun toimivuudessa ja

palveluiden monipuolisuudessa, jotka ovat yritysten arvioiden mukaan merkitykseltään verrattain pieniä tekijöitä. Toisaalta aikataulujen täsmällisyys on toiseksi tärkein tekijä ja luotettavuus tärkein.

Suomen reitin etuina ovat palveluiden monipuolisuus, aikataulujen täsmällisyys, luotettavuus ja tiedonkulun toimivuus. Toisaalta hinnan puolesta se ei pysty kilpailemaan muiden Itämeren alueen reittien kanssa. Tällainen reitti voisi soveltua kalliin tavaran kuljetuksiin, jolloin kuljetuskustannukset olisivat prosentuaalisesti vain pieni osuus tuotteen kokonaiskustannuksista. Kalliiden tuotteiden suhteen myös monipuoliset palvelut luovat kilpailuetua, sillä tuotteiden luonteen takia viejä ja/tai tuoja tuskin haluaa ottaa riskejä. Kalliiden tuotteiden kuljetuksissa myös luotettavuus, aikataulujen täsmällisyys ja tiedonkulku ovat korostuneessa asemassa, sillä esimerkiksi hävikki saattaa olla rahallisesti erittäin suuri, vaikka prosentuaalisesti se olisi lähes olematon.

Baltian reitin etuna tulee olemaan ennen kaikkea hinta ja Puolaan verrattuna paremmuus kaikilla osatekijöillä mitattuna. Jos kyselyn tuloksiin on uskomista, Baltian maat tulevat tarjoamaan Puolaan verrattuna parempia palveluita halvemmalla, niiden aikataulut ovat täsmällisempiä, luotettavuudella mitattuna Puola jää jälkeen ja jopa tiedonkulku on parempaa. Toisaalta Suomeen verrattuna Baltialla on vain yksi selkeä etu, hinta. Se on kuitenkin hinnaltaan niin paljon Suomea halvempi, että varsinkin halpoja massatuotteita kuljetettaessa Baltia saattaa olla jopa paras reitti. Tällaisten tuotteiden kuljetuksissa kuljetuskustannukset saattavat helposti olla merkittävä tekijä kokonaishinnan muodostumisessa ja niitä leikkaamalla kuljetus saattaa olla pienestä hävikistä huolimatta kannattavampaa kuin pienemmällä hävikillä Suomen läpi kuljettaminen.

Tämän tutkimuksen perusteella Puola on kaikilla muilla paitsi hinnalla mitattuna selkeästi huonoin vaihtoehto. Se ei suomalaisten yritysten arvioiden mukaan pysty kilpailemaan Baltian maiden kanssa millään tässä kyselyssä mitatulla lisäarvoa tuottavalla tekijällä.

Tutkimuksen tuloksiin pitää kuitenkin suhtautua pienellä varauksella. Tutkimus ei ota huomioon esimerkiksi sitä, kuinka kauan koko matka kestää. Lisäksi Puola näytti selvästi kärsivät tuntemattomuudesta, mikä ilmeni lukuisina vastausten puutteina. Tulokset olisivat myös saattaneet olla erilaisia jos kysely olisi suunnattu esimerkiksi virolaisille yrityksille.

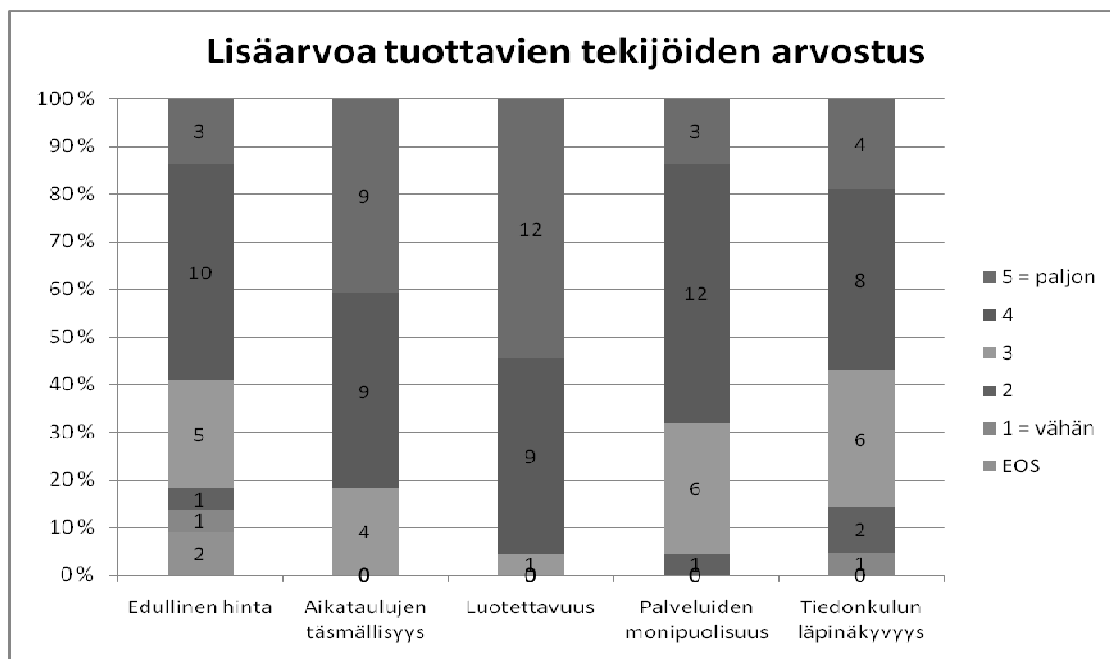
7 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tutkimuksesta saatuja tuloksia voidaan soveltaa aikaisemmin esitettyihin teorioihin tilaus-toimitusketjun lisäarvontuotosta. Tutkimuksen tärkeimpänä teoriana on Christopherin (Waters 2007, 24) 4R-malli, jonka pohjalta myös kyselytutkimus laadittiin. Tässä tutkimuksen osassa pyritään luomaan kuva transitoliikenteen tilasta ja tulevaisuuden näkymistä käyttäen hyväksi tutkimuksen tuloksia.

Kyselytutkimuksen pääkysymyksissä käytimme semanttista differentiaaliasteikkoa (Osgoodin asteikko), joka koostuu adjektiiviparien vertailusta (Valli 2001, 34). Käytimme 5-portaista asteikkoa, jossa keskimäinen vastausvaihtoehto oli neutraali. Lisäksi vastausvaihtoehtona oli myös ”en osaa sanoa”-vaihtoehto.

7.1 Transitoliikenteen nykyinen tila

4R-mallin mukaan tärkeitä lisäarvoa tuottavia tekijöitä ovat luotettavuus, reagoivuus, joustavuus ja yhteistyökyky (Waters 2007, 24). Kyselytutkimuksessa kysyimme vastaajilta arvioita asiakkaiden arvostuksesta eri tekijöitä kohtaan, jotka olivat luotettavuus, palveluiden monipuolisuus, tiedonkulun läpinäkyvyys, aikataulujen täsmällisyys ja edullinen hinta. 4R-malliin ne voidaan yhdistää niin, että luotettavuus kuvailee samaa asiaa sekä tutkimuksessa, että Christopherin teoriassa. Joustavuutta vastaaviksi tekijöiksi voidaan puolestaan rinnastaa palveluiden monipuolisuus, mutta myös aikataulujen täsmällisyyden voidaan katsoa kuuluvan joustavuuteen. Reagoivuuteen rinnastamme puolestaan tiedonkulun läpinäkyvyyden, joka ainakin auttaa tilaus-toimitusketjua reagoimaan nopeasti mahdollisiin tarvittaviin muutoksiin. Edullinen hinta on puolestaan 4R-mallin ulkopuolinen tekijä, jonka kuitenkin koemme tutkimuksen kannalta tärkeäksi tekijäksi.



KUVIO 2. Lisäarvoa tuottavien tekijöiden arvostus.

Kuviossa 2 on esitetty kyselytutkimuksen tulokset koskien vastaajien arvioita eri tekijöistä, joita asiakkaat tällä hetkellä arvostavat. Venäjän transitoliikenteen jakautumista eri kuljetusreiteille pohdittaessa voisi nopeasti ajatellen esittää arvion, että hinta olisi tärkein tekijä. Tutkimuksen tulosten perusteella näin ei kuitenkaan ole. Selkeästi tärkeimpänä tekijänä vastaajat ovat kokeneet luotettavuuden ja toiseksi tärkeimpänä aikataulujen täsmällisyyden. Huomattavaa vastauksissa on myös se, että mitään tekijöistä ei kuitenkaan pidetä vähäpätöisenä seikkana.

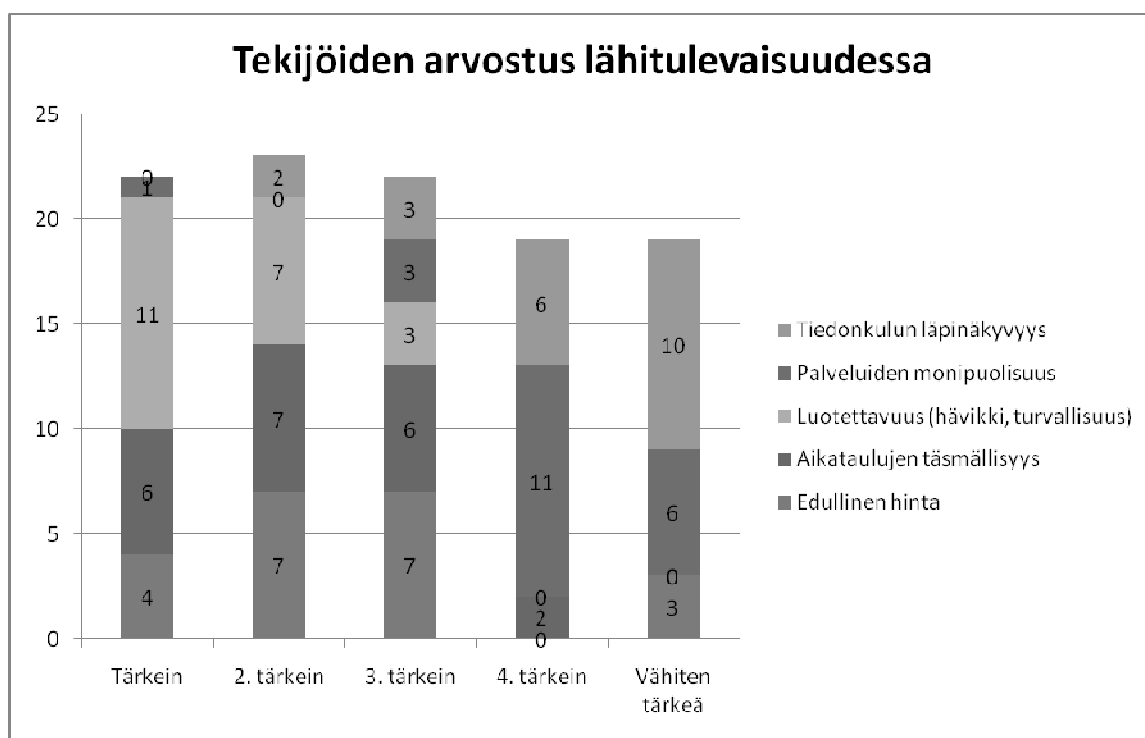
Vaikkakin kaikki eri tekijät ovat tärkeitä organisoitaessa toimivaa tilaus-toimitusketjua, on yllättävää huomata, että esimerkiksi tiedonkulun läpinäkyvyys on vähiten arvostettuja tekijöitä. Palveluiden monipuolisuuden arvostukseen vaikuttaa ehkä se seikka, että Itämeren alueella olevat eri kuljetusreitit ovat erikoistuneet tiettyjen tuoteryhmien käsittelyyn. Reittien erikoistuminen vaikuttaa ainakin suomalaisten yritysten näkökulmaan siitä, miten laaja-alaisia palveluita tulee tarjota. Suomen kautta Venäjälle kuljetetaan korkean jalostusasteen tuotteita, joiden kuljettamiseen on olemassa paremmat edellytykset kuin muilla reiteillä.

Aikataulujen täsmällisyyden ja luotettavuuden korkeimmalle arvostaminen kielii mielestämme siitä, että Venäjälle suuntautuvassa transitoliikenteessä on ongelmia. Infrastruktuuri Itämeren alueella on riittämätön palvelemaan Venäjän kasvavaa ulkomaankauppaa. Voisi kuvitella, että jos kuljetusten aikataulut ja hävikki eivät olisi

ongelmia, niin tärkeimpiä tekijöitä kuljetusyritysten asiakkaille olisivat juuri muut tutkitut tekijät. Kärjistäen voidaan sanoa, että esimerkiksi tiedonkulun läpinäkyvyydellä ja toimivuudella, sekä hinnalla ei ole suurinta merkitystä, koska tavaran saaminen perille oikeaan aikaan ilman hävikkiä aiheuttaa ongelmia.

7.2 Transitoliikenteen tulevaisuuden näkymät

Kyselyssä pyydettiin vastaajia arvioimaan, mitä tekijöitä he pitävät tärkeimpinä transitoliikenteen asiakasvaatimuksissa lähitulevaisuudessa. Tärkeimmiksi tekijöiksi nousevat luotettavuus ja aikataulujen täsmällisyys (katso kuvio 3). Samoja asioita pidettiin tärkeimpinä myös nykyhetken tilannetta arvioitaessa. Tästä voidaankin päätellä, että näiden tekijöiden parantamisessa on edelleen paljon työtä, niin yrityksillä, kuin eri maiden valtionhallinnoilla.

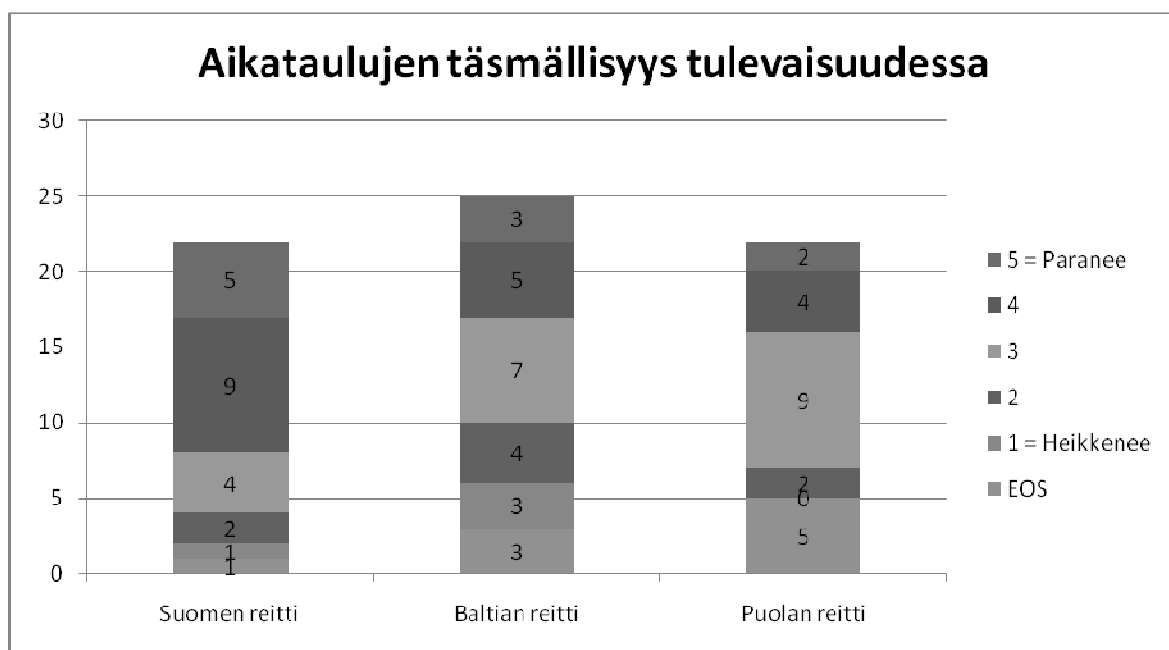


KUVIO 3. Tekijöiden arvostus lähitulevaisuudessa.

Yllättävänä tuloksissa voidaan pitää sitä, että edullinen hinta kiilaa tulevaisuuden tekijöissä palveluiden monipuolisuuden ja tiedonkulun läpinäkyvyyden edelle. Tiedonkulkua ja palvelua pidetään tärkeinä tekijöinä tilaus-toimitusketjun toimivuudessa, mutta ilmeisesti Venäjän transitoliikenteessä toimitusketjun suurimmat ongelmat ovat vielä lähitulevaisuudessakin kunnollisten kuljetusyhteyksien rakentamisessa. Toisaalta myös

Venäjän tullin toiminta ja venäjällä olemassa oleva muu byrokratia aiheuttaa ongelmia toimitusten täsmällisyydelle.

Vertailtaessa eri reittien mahdollisuuksia vastata tulevaisuuden asiakasvaatimuksiin voidaan todeta, että vastaajat uskovat sekä aikataulujen täsmällisyyden, että luotettavuuden paranemiseen kaikilla tutkituilla reiteillä. Nykytilanteessa Suomen reitti oli arvioitu näissä tekijöissä selvästi parhaaksi, mutta tätä tulosta vääristänee se seikka, että vastaajat ovat suomalaisia (katso taulukko 3, 48). Tulevaisuuden kehitykseen tulokseksi saatiin aikataulujen täsmällisyyden osalta, että se kehittyisi parhaiten Suomen reitillä (katso kuvio 4). Tämä tulos tuntuu realistiselta, kun otetaan huomioon esimerkiksi Baltian maiden vaikeat suhteet Venäjään ja toisaalta Suomen hyvät suhteet Venäjään. Suomen edellytyksiä parantaa myös parempi tulliyhteistyö Venäjän kanssa. Johtopäätöksenä voidaan todeta, että toimitusten täsmällisyys tulee parantumaan eniten Suomen reitillä, vaikkakin se paranee myös muilla reiteillä.

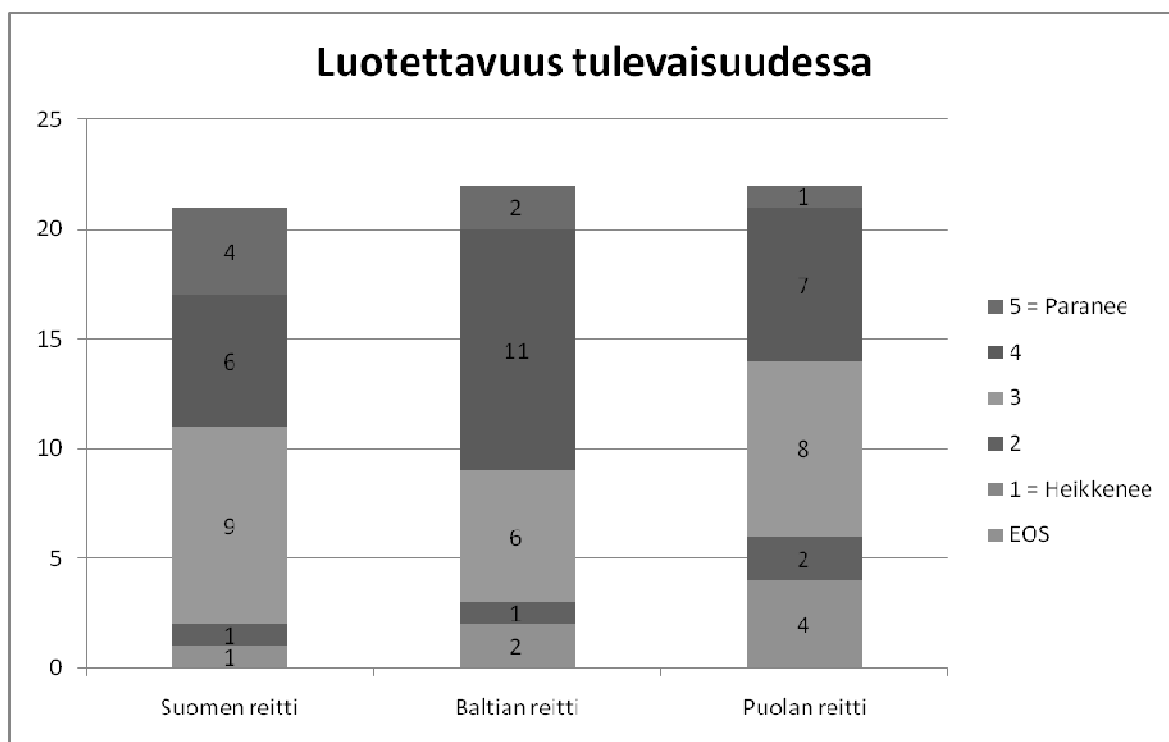


KUVIO 4. Aikataulujen täsmällisyys tulevaisuudessa.

Luotettavuuden kohdalla vastaajat arvioivat, että suurin parannus tapahtuu Baltian maissa (katso kuvio 5, 63). Nykyhetken arvioissa puolestaan Baltian reitti arvioitiin toiseksi luotetta-vimmaksi Suomen reitin jälkeen. Tämä tulos on mielenkiintoinen, koska se puoltaa käsitystä siitä, että Baltian reitti voisi nousta tulevaisuudessa kilpailemaan Suomen reitin kanssa, kuroen kiinni etumatkaa luotettavuudessa. Toisaalta tulokset Suomen reitin osalta ovat hiukan hämmentäviä, koska on vaikea nähdä, miten turvallisuutta parannetaan

ja hävikkiä pienennetään entisestään. Osaltaan on mahdollista, että vastaajat ovat ajatelleet koko toimitusketjua, jolloin Venäjän puolella tapahtuvilla toiminnoilla olisi myös osansa arvioitaessa luotettavuuden kehitystä.

Kuten aikaisemmin mainittiin, on yllättävää havaita, että hinta nousee kolmen tärkeimmän tulevaisuuden tekijän joukkoon. Toisaalta tämän tuloksen saattaa selittää se, että Suomalaiset yritykset tarjoavat jo monipuolisia palveluita, joka vähentää niiden kehittämisen arvoa tulevaisuudessa. Lisäksi on huomattava, että tiedonkulun läpinäkyvyys auttaa osaltaan parantamaan myös turvallisuutta ja aikataulujen täsmällisyyttä, jotka koettiin tärkeimmiksi tekijöiksi. Tämä saattaa aiheuttaa tiedonkulun läpinäkyvyyden kokemisen vähemmän tärkeäksi. Toisaalta voidaan kysyä, eivätkö vastaajat koe, että tiedonkulkua parantamalla saadaan myös parannettua muiden osatekijöiden toimivuutta?



KUVIO 5. Luotettavuus lähitulevaisuudessa.

Yhteenvetona tulevaisuuden tärkeimmistä lisäarvoa tuottavista tekijöistä voidaan sanoa, että aikataulut ja luotettavuus nousevat yhä tärkeämmiksi tekijöiksi. Toisaalta myös hinnalla on oma merkityksensä. Tulevaisuuden kehityksessä vastaajat katsovat, että kaikki edellä mainitut osa-alueet paranevat kaikilla reiteillä. Luotettavuus tulee paranemaan Baltiassa enemmän kuin muualla, mutta toisaalta reitti tulee myös kallistumaan suhteessa enemmän kuin esimerkiksi Suomen reitti.

7.3 Transitoliikenteen tulevaisuus pitkällä aikavälillä

Tutkimuksen tulosten perusteella saa sellaisen kuvan Venäjän transitoliikenteestä Itämeren alueella, että se on vielä aikaisen kehityksen vaiheessa. Tätä tulkintaa puoltaa myös se, että Neuvostoliiton romahduksesta kulunut aika on suhteellisen lyhyt. Kuten aikaisemmin on mainittu, Neuvostoliiton hajotessa satamakapasiteettia jäi muiden valtioiden haltuun niin paljon, että toimitusketjun korjaaminen vaatii paljon aikaa. Lisäksi on vielä otettava huomioon, että Venäjän itsenäistyessä maan talous oli huonossa kunnossa ja resurssit infrastruktuurin parantamiseen olivat hyvin rajalliset. Oikeastaan voidaankin sanoa, että Venäjällä on jouduttu rakentamaan kaikki kuljetusketjut alusta asti uudelleen, kun Neuvostoliiton aikaiset liikenneyritykset ovat joutuneet vapaan kilpailun tilanteeseen (Auvinen ym. 2005, 21).

Transitoliikenteen tulevaisuuteen vaikuttavat useat tekijät. Tärkeimpinä niistä voidaan pitää infrastruktuurin, sekä talouden ja palkkatason kehitystä Itämeren alueen maissa. Tärkeimpänä näistä maista voidaan pitää Venäjää. Venäjän talouden kasvaminen samaa vauhtia kuin viimeisen kymmenen vuoden aikana tulee mitä todennäköisimmin lisäämään transitoliikenteen volyymeja Itämeren alueella. Toisaalta Aasian maiden merkityksen kasvaminen maailmantaloudessa saattaa pidemmällä aikavälillä kääntää tavaravirtojen kulkua globaalisti tarkasteltuna.

Kuljetusreittien toimivuutta voidaan parantaa kehittämällä infrastruktuuria Itämeren alueella. Suuremmat kuljetuskapasiteetit auttaisivat parantamaan toimitusten aikataulujen täsmällisyyttä. Kuljetusreittien varrella olevia pullonkauloja tulisi myös pyrkiä purkamaan. Varsinkin Venäjän oman infrastruktuurin kehitys on tässä tärkeässä roolissa. Toisaalta jos Venäjä pystyy kasvattamaan omien satamiensa kapasiteettia, voi transitoliikenteen tarve kääntyä laskuun. Venäjän tullin toiminnan parantaminen ja muun byrokratian vähentäminen parantaisi kuljetusten nopeutta, joka varmasti auttaisi myös aikataulujen täsmällisyydessä.

Luotettavuus tulisi puolestaan varmasti paranemaan monien eri osatekijöiden summana. Näinä tekijöinä voisi pitää Baltian ja Puolan reiteillä yleistä yhteiskunnallista kehitystä, kuten esimerkiksi palkkatason nousua.

7.4 Tutkimuksen arviointi ja jatkotutkimusehdotuksia

Tutkimuksen kohderyhmänä olivat suomalaiset tai Suomessa toimivat logistiikka-alan yritykset, jotka toimivat Venäjän transitoliikenteessä. Kyselykutsu lähetettiin 121 sähköpostiosoitteeseen ja vastauksia saatiin 22 kappaletta. Vastausprosentiksi koko kyselyn osalta saatiin 18 %. Vastausprosentti on alhainen ja laskee osaltaan tutkimuksen luotettavuutta. Tutkimuksen otos vastaa kuitenkin suhteellisen hyvin perusjoukkoa, jos tarkastellaan sitä yritysten liikevaihdon mukaan. Vastanneista 16 ilmoitti edustamansa yrityksen liikevaihdon. Alle 10 miljoonan liikevaihdolla toimivia yrityksiä oli seitsemän ja alle 10 miljoonan liikevaihdolla toimivia yhdeksän. Yksi vastaajista toimi myös alle miljoonan liikevaihdolla ja puolestaan yksi suuryrityskin (liikevaihto 900 miljoonaa) oli otoksessa mukana.

Kyselyn toteuttaminen onnistui mielestämme hyvin. Kysymykset oli muotoiltu niin, että ne olisivat mahdollisimman yksiselitteisiä. Tosin on huomioitava, että niissä käytetty termit, kuten esimerkiksi tiedonkulun läpinäkyvyys, voivat olla tulkittavissa. Tutkimuksen kohderyhmän takia voimme kuitenkin olettaa, että logistiikan alalla käytetyt termit ovat vastaajille tuttuja.

Varsinkin tiedonkulkua ja turvallisuutta arvioidessa osa vastaajista saattoi käsitellä koko ketjua vastauksessaan, ajatellen myös ketjun toimivuutta Venäjällä. Tämä on ongelmallista tutkimuksen tuloksien kannalta, koska tarkoituksena oli tutkia reittien toimivuutta transitoliikenteen näkökulmasta, niillä maantieteellisillä alueilla, joita kysymys koski. Toisaalta tämä voidaan myös nähdä positiivisena asiana, koska tällöin tutkimuksessa näkyisi myös, miten jonkin tietyn reitin yhteistyö ja kytkös Venäjän alueella tapahtuviin jatkokuljetuksiin toimii. Varsinkin tiedonkulun kohdalla on perusteltua, että vastaaja ottaa huomioon ketjun Venäjälle asti.

Kvantitatiivisessa eli määrällisessä tutkimuksessa validiteettia (pätevyys) voidaan arvioida tarkastelemalla käytettyjen mittareiden kykyä mitata sitä, mitä on tarkoitus mitata. Kysymys on siis siitä, miten onnistuneesti olemme pystyneet siirtämään tutkimuksessa käytetyn teorian käsitteet ja ajatuskokonaisuuden kyselylomakkeeseen. (Vilka 2005, 161.)

Mielestämme olemme onnistuneet luomaan tutkimuksessamme kohtuullisen hyvän validiteetin mittareiden valinnalla, mutta kyselylomakkeen muotoilussa ja erityisesti

kysymysten asettelussa olisi voitu toimia toisin. Lähinnä luotettavuutta olisi voitu parantaa pohjustamalla tutkimuksen näkökulmat vastaajille paremmin, mutta tämä olisi puolestaan aiheuttanut ongelmia vastaajien kärsivällisyydelle. Moni vastaaja ei varmasti jaksaisi lukea kovinkaan pitkää pohjustusta tutkimuksen näkökulmista. Kyselylomakkeen alussa mainittiin kuitenkin tutkimuksen kattama maantieteellinen alue ja se, että kohteena on Venäjän transitoliikenne.

Tutkimuksen luotettavuus tarkoittaa tulosten tarkkuutta eli mittauksen kykyä välttää sattumanvaraisia tuloksia ja mittaustulosten toistettavuutta. Heikkilä (2004, 30) esittää, että tutkimus on luotettava aina ajassa ja paikassa. Tutkimustuloksia ei pidä yleistää niiden pätevyysalueen ulkopuolelle, kuten toiseen aikaan tai yhteiskuntaan.

Kyselytutkimuksen luonteen takia on mahdollista, että satunnaisvirheitä esiintyy lähinnä jos jokin vastaaja on ymmärtänyt jonkin käsitteistä väärin. Kokonaisuutena arvioimme kuitenkin, että tutkimuksemme luotettavuus on hyvällä tasolla. Yksi toistettavuutta heikentävä tekijä on kuitenkin aika, jolloin tutkimus toteutettiin. Talouden laskusuhdanne saattaa vaikuttaa vastaajien käsityksiin tutkimuksen kohteena olevan transitoliikenteen kehityksestä. Tutkimuksen tuloksia ei voida yleistää toteutuksen ajan ulkopuolelle. Haluamme tässä kohtaa painottaa vielä myös sitä, että tutkimus koski vain Suomessa toimivia yrityksiä, joten tutkimus ei kerro mitään muun maalaisten/muulla toimivien yritysten näkemyksistä Venäjän transitoliikenteestä.

Kokonaisuutena arvioimme tutkimuksen onnistuneen hyvin, kun otetaan huomioon kohderyhmä. Toisaalta kohderyhmä on suppea ajatellen tutkittavaa kohdetta, eli Venäjän transitoliikennettä. Jatkotutkimuksen tekemiseen ehdotammekin seuraavia näkökulmia ja kohderyhmiä:

- Kyselyn kohderyhmän laajentaminen myös muiden Itämeren alueen maiden yrityksiin.
- Tutkimuksen toteuttaminen tarkastellen erilaisia tavararyhmiä, joita Venäjän transitoliikenteessä kuljetetaan.
- Venäjän omien satamien kuljetusreitit sisällyttäminen tutkittaviin reitteihin.

Kohderyhmän laajentamisella saataisiin luotua kuvaa koko Itämeren alueen yritysten näkemyksistä eri reittien kilpailukyvyistä. Tämä auttaisi luomaan luotettavampaa kuvaa tulevaisuuden näkymistä, koska silloin suomalaisten näkökulma tutkittavaan asiaan ei

painottuisi. Erilaisten tavararyhmien tutkiminen olisi myös mielekästä, koska Venäjän transitoliikenteessä eri reittien kautta kulkee hyvin erilaista tavaraa. Tämän näkökulman avulla saataisiin luotua kuvaa siitä, minkälaiset eri reittien edellytykset ovat kilpailla erilaisten tuotteiden kuljetuksissa.

LÄHTEET

American Association of Port Authorities 2008. World port rankings – 2007. <http://aapa.files.cms-plus.com/Statistics/WORLDPORTRANKINGS2007.xls>. Luettu 16.2.2010.

Asplund, Tuulia & Lundvik, Petter 2009. Markkinakatsaus 42/2009. Globaalit tasapainottomuudet elpymisen avain. [http://www.handelsbanken.fi/shb/inet/icentfi.nsf/vlookuppics/10_sijoittaminen_markkinakatsaus_2009_42/\\$file/2009_42.pdf](http://www.handelsbanken.fi/shb/inet/icentfi.nsf/vlookuppics/10_sijoittaminen_markkinakatsaus_2009_42/$file/2009_42.pdf). Luettu 6.2.2009.

Autoliitto 2010. Via Baltica yleistiedot. http://www.autoliitto.fi/matkalla_ja_liikenteessa/via_baltica/via_baltica_yleistiedot/. Luettu 21.1.2010.

Auvinen, Seppo & Dudarev, Grigory & Hernesniemi, Hannu 2005. Suomen ja Venäjän logistinen kumppanuus. Liikenne- ja viestintäministeriön SVULO-projektin loppuraportti. Taloustieto, Helsinki.

Ayers, James B. 2006. Handbook of supply chain management. CRC Press LLC, Boca Raton.

BOFIT – Venäjä-ryhmä 2009. BOFIT Venäjä-ennuste 2009-2011. Suomen Pankki - siirtymätalouksien tutkimuslaitos, Helsinki.

BOFIT Weekly 2009. Verkkolehti. <http://www.bof.fi/NR/rdonlyres/CF55E19B-A414-406A-B826-6C5269BD7F7F/0/w200936.pdf>. Luettu 21.1.2010.

Christopher, Martin 2005. Logistics and supply chain management : creating value-adding networks. 3. painos. Pearson education, Harlow.

Elinkeinoelämän Keskusliitto 2009. Palkkatilastokatsaus – Vuosi 2008. http://www.ek.fi/www/fi/tutkimukset_julkaisut/2009/PalkkatilastoKatsaus_2008.pdf. Luettu 21.1.2010.

Elinkeinoelämän Keskusliitto 2010. EU-Venäjä-taloussuhteet. http://www.ek.fi/www/fi/kauppapolitiikka/venaja/eu_venaja_taloussuhteet.php. Luettu 29.3.2010.

Estonian Investment and Trade Agency 2009. Business and environment - transportation and logistics. <http://www.investinestonia.com/business-environment?start=2>. Luettu 19.1.2010.

FedEE 2010. FedEE Review of minimum wage rates. <http://www.fedee.com/minwage.html>. Luettu 22.1.2010.

Federal state statistics service 2009a. Venäjän valtion tilastopalvelu. Foreign trade of the Russian Federation. http://www.gks.ru/bgd/regl/b09_12/IssWWW.exe/stg/d02/26-02.htm. Luettu 11.12.2009.

Federal state statistics service 2009b. Venäjän valtion tilastopalvelu. Commodity structure of export of the Russian Federation. http://www.gks.ru/bgd/regl/b09_12/IssWWW.exe/stg/d02/26-08.htm. Luettu 11.12.2009.

Federal state statistics service 2009c. Venäjän valtion tilastopalvelu. Commodity structure of import of the Russian Federation. http://www.gks.ru/bgd/regl/b09_12/IssWWW.exe/stg/d02/26-11.htm. Luettu 11.12.2009.

Finanssialan Keskusliitto 2009. Hallittu Kuljetus. http://www.logy.fi/doc/Hallittu_Kuljetus_-opas.pdf. Luettu 18.3.2010. Finanssialan keskusliitto, Helsinki.

Freeport of Riga 2007. Cargo handling at the Freeport of Riga. <http://www.freeportofriga.lv/eng/pkrav.asp>. Luettu 19.2.2010.

Freeport of Riga 2009. Riga City Council Approves Port Relocation from the City Center to Krievu Island. http://www.rop.lv/eng/zinas_arhivs.asp?ID=208. Luettu 19.2.2010.

Freeport of Riga 2010. Cargo traffic in the Freeport of Riga, 2009. http://www.freeportofriga.lv/STAT/kravu_veidi_eng.pdf. Luettu 19.2.2010.

Forex 2010. www.forex.fi. Luettu 21.1.2010.

Heikkilä, Tarja 2004. Tilastollinen tutkimus. 5. painos. Edita, Helsinki.

Helsingin keskuskauppakamari 2009. Suomen infrastruktuuriin on panostettava nykyistä selvästi enemmän - Kauppakamareiden liikennepoliittinen kannanotto. http://www.keskuskauppakamari.fi/content/download/7764/155744/Liikennepoliittinen_kannanotto_web%5B1%5D.pdf. Luettu 22.1.2010.

Kattel, Rainer 2009. The rise and fall of the Baltic states. <http://www.developmentandtransition.net/index.cfm?module=ActiveWeb&page=WebPage&DocumentID=725>. Luettu 18.3.2010.

Korhonen, Iikka & Rautava, Jouko & Simola, Heli & Solanko, Laura & Sutela, Pekka 2009. Venäjä kriisin kourissa. Suomen Pankki - siirtymätalouksien tutkimuslaitoksen julkaisuja. BOFIT Online, Helsinki.

Koskenoja, Pia 2009. Tutkimus- ja kehitystyö. Luentomateriaali. Metropolia-ammattikorkeakoulu.

Kunnas, Kaja 2009. Dalia Grybauskaite Liettuan presidentiksi. Helsingin sanomat. <http://www.hs.fi/ulkomaat/artikkeli/Dalia+Grybauskaite+Liettuan+presidentiksi+/1135246038019>. Luettu 19.3.2010.

Kuusi, Osmo & Smith, Hanna & Tiihonen, Paula 2007. Venäjä 2017: kolme skenaariota. Eduskunta – Tulevaisuusvaliokunnan julkaisu 2/2007.

Lainela, Seija & Ollus, Simon-Erik & Simola, Heli & Sutela, Pekka 2008. Venäjä vuoteen 2010 – Katsaus Venäjän talouden lähivuosien haasteisiin. Suomen Pankki - siirtymätalouksien tutkimuslaitoksen julkaisuja.

Lautso, Kari & Venäläinen, Pirjo & Lehto, Hannu & Hietala, Kari & Jaakkola, Erkki & Miettinen, Martti & Segercrantz, Wladimir 2005. Transport connections between the EU and Russia, current status and outlook for the future. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja. Edita, Helsinki.

Lithuania in the European union. Transit from/to Kaliningrad Region.
<http://www.euro.lt/en/lithuanias-membership-in-the-eu/transit-from-to-kaliningrad-region/>.
 Luettu 24.1.2010.

Lithuanian Road Administration under the Ministry of Transport and Communications
 2010a. Accident rate information. http://www.lra.lt/en.php/traffic_safety/accident_rate_information/106. Luettu 21.1.2010.

Lithuanian Road Administration under the Ministry of Transport and Communications
 2010b. EU regional development fund/RMDP. http://www.lra.lt/en.php/projects/eu_regional_development_fundrmdp/3879. Luettu 22.1.2010.

Lukov, Vadim 2008. The strategy of Development of Russia's Transportation and Logistics Infrastructure: Opportunities for International Cooperation.
www.belgium.mid.ru/press/187_en.pdf. Luettu 22.1.2010.

Ministry of economy 2009. A study of Poland's economic performance in the period of I-IX 2009. http://www.mg.gov.pl/NR/ronlyres/79EAA081-13A4-4FF9-BDBA-49BB45A188A2/58176/3q20_09eng.pdf. Luettu 25.1.2010.

Ministry of Transport of the Republic of Latvia 2008. Transport 2008 - Latvia as logistics and transit centre. http://www.baltic-course.com/eng/transport/in_site/tools/download.php?file=files//transport_EN_2008.pdf. Luettu 20.1.2010.

Märkälä, Maija & Jumpponen, Jari 2007. TRAKET – Transitoketjujen kilpailukyky. Lappeenranta university of technology - Northern dimension research centre. Publication 42.

Nordstream 2010. Putken reitti. <http://www.nord-stream.com/fi/the-pipeline/pipeline-route.html>. Luettu 14.2.2010.

OECD 2009. Central government debt.
http://stats.oecd.org/Index.aspx?datasetcode=GOV_DEBT. Luettu 08.03.2010.

Ollus, Simon-Erik & Simola, Heli 2007. Finnish re-exports to Russia.
<http://www.bof.fi/NR/ronlyres/DA60D822-B696-4F7F-934E-6EB30E415B59/0/bon0507.pdf>. Luettu 21.1.2010

Puhdas Itämeri 2009. <http://www.puhdasitameri.fi/index.html>. Luettu 21.1.2010.

Polttoaine.Net 2010. <http://polttoaine.net/Helsinki>. Luettu 21.1.2010.

Porter, Michael E. 2004. Competitive advantage : creating and sustaining superior performance. The Free Press, New York.

Port of Klaipeda 2009. Port statistics.
http://www.portofklaipeda.lt/en.php/statistics/port_statistics/10079. Luettu 19.2.2010.

Port of Klaipeda 2010. Klaipėda port is rapidly developing and sets out ambitious plans for further expansion. http://www.portofklaipeda.lt/en.php/port_of_klaipda/about_the_port/development_plans/8463. Luettu 19.2.2010.

- Port of Tallinn 2010. Cargo turnover 1999-2010.
http://www.portoftallinn.com/docs/statistika/eng/Cargo_turnover_1999-2010.xls. Luettu 19.2.2009.
- Posti, Antti & Ruutikainen, Pentti & Haapakangas, Eeva-Leena & Tapaninen, Ulla 2009. TRALIA – Transitoliikenteen lisäarvopalvelut. Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja. Kopijyvä, Jyväskylä.
- Ria Novosti 2009. Gazprom approves 17% cut in 2009 investment program.
<http://en.rian.ru/business/20090903/156014030.html>. Luettu 20.1.2010.
- Rushton, Alan & Croucher, Phil & Baker, Peter 2006. The handbook of logistics and distribution management. 3. painos. Kogan page, Lontoo.
- Russia Balance of Trade 2009. Trading Economics.
<http://www.tradingeconomics.com/Economics/Balance-Of-Trade.aspx?Symbol=RUB>. Luettu 6.2.2010.
- Russian and Eurasian security network 2008. How Russia works: An assessment of the Medvedev – Putin system. Russian analytical digest.
- Russian and Eurasian security network 2009. Political trends in Russia. Russian analytical digest.
- Russian national trade point 2010. Export and import of Russia in 2008 on countries.
http://www.rusimpex.ru/index1.htm?varurl=Content_e/Economics/index.htm. Luettu 10.4.2010.
- Sakki, Jouni 2003. Tilaus-toimitusketjun hallinta: logistinen B-to-B prosessi. 6. painos. Jouni Sakki Oy.
- Saurama, Antti & Holma, Elisa & Tammi, Katja 2007. Baltic port list 2006. Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja.
- Sormunen, Timo 2010. Laivakuljetusten päästörajoissa muhii miljardilasku. Prima 1/2010.
- Suomen Riian suurlähetystö 2009a. Latvian hallitus etsii jopa 20 prosentin säästöjä.
<http://formin.finland.fi/public/default.aspx?contentid=160575&nodeid=17424&contentlan=1&culture=fi-FI>. Luettu 12.1.2010.
- Suomen Riian suurlähetystö 2009b. Latvia jatkaa säästölinjalla, mutta lainanantajien vaatimuksia vaikea täyttää. <http://formin.finland.fi/Public/?contentid=180431&nodeid=15261&culture=fi-FI&contentlan=1>. Luettu 21.1.2010.
- Suomen satamaliitto 2009. Kauttakulkuliikenne kontit, tn ja TEU.
http://www.finnports.com/statistics.php?series=2008&table_id=38. Luettu 24.2.2010.
- Särkijärvi, Johanna & Stenberg, Jonna & Huomarmäki, Hanna & Saurama, Antti 2009. Baltic Port List 2008 – Annual cargo statistics of ports in the Baltic Sea Region. Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja.

Transport News. Joulukuu 2007. Logistiikka ketjuuntuu.
<http://www.transportnews.fi/joulukuu2007.pdf>. Luettu 22.1.2010.

The Voice of the European Road 2009.
<http://www.irfnet.eu/media/stats/4.%20Maintenance%20and%20Investment.pdf>. Luettu 21.1.2010.

Valli, Raine 2001. Johdatus tilastolliseen tutkimukseen. PS-kustannus, Jyväskylä.

Valtioneuvoston kanslia 2008. Epälineaariset ja äärimmäiset ilmaston muutokset. Valtioneuvoston kanslian julkaisusarja. <http://www.vnk.fi/julkaisukansio/2008/j14-epalineaariset/pdf/fi.pdf>.

Valtiovarainministeriö 2008. Budjettikatsaus 2009. http://www.vm.fi/vm/fi/04_julkaisut_ja_asiakirjat/01_julkaisut/01_budjetit/20080910Budjet/tb2008_suomi_nettil_kannet.pdf. Luettu 21.1.2010.

Varhee, Vesa 2009. Viron luottoluokitus säilyi, Liettuan ja Latvian laski.
<http://www.talous-sanomat.fi/ulkomaat/2009/04/23/viron-luottoluokitus-sailyi-liettuan-ja-latvian-laski/200910386/12> Luettu 19.3.2010.

Vilkka, Hanna 2005. Tutki ja kehitä. Tammi, Helsinki.

Waters, Donald 2007. 5. painos. Global logistics : New directions in the supply chain management. Kogan Page, Lontoo.

Widgren, Mika & Kaitila, Ville & Arkonsuo, Hannu 2000. Transitoliikenne ja välityskauppa Venäjälle. Taloustieto, Helsinki.

World economic forum 2006. Russia and the world: scenarios to 2025. World economic forum, Geneve.

YLE 2007. Schengen-alue laajeni yhdeksällä maalla.
http://www.yle.fi/uutiset/ulkomaat/2007/12/schengenalue_laajeni_yhdeksalla_maalla_261628.html. Luettu 17.3.2010.

YLE 2010. Putin kiitti Halosta Pietarin jätevedenpuhdistamosta.
http://yle.fi/uutiset/luonto_ja_ymparisto/2010/02/putin_kiitti_halosta_pietarin_jatevedenpuhdistamosta_1434213.html. Luettu 19.3.2010.

Asettakaa seuraavat tekijät tärkeysjärjestykseen ajatellen tulevaisuuden asiakasvaatimuksia (1=tärkein, 2 = 2. tärkein jne.)

Edullinen hinta

Aikataulujen täsmällisyys

Luotettavuus (hävikki, turvallisuus)

Palveluiden monipuolisuus

Tiedonkulun läpinäkyvyys

<< Edellinen Seuraava >>

Sivu 2 / 6

Kysely Venäjän transitoliikenteestä

Tässä kyselyssä kerätään tietoa Venäjän transitoliikenteen erityispiirteistä Itämeren alueella.

Kysely jakaantuu kolmeen eri osioon. Ensimmäisessä kysytään yrityksen perustietoja. Toisessa osassa kartoitetaan asiakkaiden tärkeitä kokemuksia osatekijöistä. Kolmannessa osassa kysytään vastaajien näkemyksiä osatekijöiden vaikutuksista eri kuljetusreiteillä nykyään ja tulevaisuudessa.

Jos vastaatte muu kohtiin, antakaa vastauksenne koskien tärkeintä kilpailijaa (Maa tai kaupunki).

Kuljetusreittien vahvuudet/heikkoudet

Miten arvioitte eri reittien palveluiden monipuolisuutta?

	5 = monipuolinen	4	3	2	1 = yksipuolinen	EOS
Suomen reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Baltian reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Puolan reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muu reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Mikä muu reitti? ?

Millaiseksi arvioitte eri reittien hintatason?

	5 = halpa	4	3	2	1 = kallis	EOS
Suomen reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Baltian reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Puolan reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muu reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Mikä muu reitti? ?

Miten arvioitte aikataulujen täsmällisyyden eri reiteillä?

	5 = täsmällinen	4	3	2	1 = epätäsmällinen	EOS
Suomen reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Baltian reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Puolan reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muu reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Mikä muu reitti? ?

Miten arvioitte reittien luotettavuutta (turvallisuus, hävikki)?

	5 = luotettava	4	3	2	1 = epäluotettava	EOS
Suomen reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Baltian reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Puolan reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muu reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Mikä muu reitti? ?

Miten arvioitte tiedonkulun toimivan eri reiteillä?

	5 = hyvin	4	3	2	1 = huonosti	EOS
Suomen reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Baltian reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Puolan reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muu reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Mikä muu reitti? ?

<< Edellinen Seuraava >>

Sivu 3 / 6

Kysely Venäjän transitoliikenteestä

Tässä kyselyssä kerätään tietoa Venäjän transitoliikenteen erityispiirteistä Itämeren alueella.

Kysely jakaantuu kolmeen eri osioon. Ensimmäisessä kysytään yrityksen perustietoja. Toisessa osassa kartoitetaan asiakkaiden tärkeitä kokemuksia osatekijöitä. Kolmannessa osassa kysytään vastaajien näkemyksiä osatekijöiden vaikutuksista eri kuljetusreiteillä nykyään ja tulevaisuudessa.

Jos vastaatte muu kohtiin, antakaa vastauksenne koskien tärkeintä kilpailijaa (Maa tai kaupunki).

Kuljetusreitit tulevaisuudessa

Miten arvioitte eri reittien palveluiden monipuolisuuden kehittyvän lähitulevaisuudessa?

	5 = paranee	4	3	2	1 = heikkenee	EOS
Suomen reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Baltian reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Puolan reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muu reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Mikä muu reitti? ?

Miten arvioitte eri reittien hintatason kehittyvän lähitulevaisuudessa?

	5 = halpenee	4	3	2	1 = kallistuu	EOS
Suomen reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Baltian reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Puolan reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muu reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Mikä muu reitti? ?

Miten arvioitte aikataulujen täsmällisyyden kehittyvän lähitulevaisuudessa eri reiteillä?

	5 = paranee	4	3	2	1 = heikkenee	EOS
Suomen reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Baltian reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Puolan reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muu reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Mikä muu reitti? ?

Miten arvioitte reittien luotettavuuden (turvallisuus, hävikki) kehittyvän lähitulevaisuudessa?

	5 = paranee	4	3	2	1 = heikkenee	EOS
Suomen reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Baltian reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Puolan reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muu reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Mikä muu reitti? ?

Miten arvioitte tiedonkulun kehittyvän eri reiteillä lähitulevaisuudessa?

	5 = paranee	4	3	2	1 = heikkenee	EOS
Suomen reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Baltian reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Puolan reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muu reitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Mikä muu reitti? ?

Miten uskotte Venäjän riippuvuuden transitoliikenteestä kehittyvän?

	5 = kasvaa	4	3	2	1 = laskee	EOS
Valitse	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

KYSELYKUTSU

Hei (etunimi sukunimi),

Teemme Metropolia Ammattikorkeakoulussa liiketalouden koulutusohjelman opinnäytetyöhön liittyvää tutkimusta Venäjän transitoliikenteestä Itämeren alueella ja pyydämme Teitä vastaamaan kyselyymme. Kyselyn lähtökohtana on eri kuljetusreittien arviointi erilaisia mittareita käyttäen. Kyselyn kohderyhmänä ovat Suomessa sijaitsevat logistiikka-alan yritykset, jotka toimivat tai aikovat aloittaa toiminnan Venäjän transitoliikenteessä. Lähetämme kaikille sähköpostiosoitteensa kyselyn yhteydessä antaneille tiivistelmän tutkimuksen tuloksista kevään 2010 aikana. Kyselyyn pääset vastaamaan osoitteessa <https://elomake.metropolia.fi/lomakkeet/1587/lomake.html>. Kysely avautuu 3.3.2010 alkaen ja kysely sulkeutuu 14.3.2010

Kyselyyn vastanneiden nimiä, yrityksiä tai sähköpostiosoitteita ei tulla julkistamaan tutkimustiivistelmässä tai opinnäytetyössä. Tutkimuksen tulokset julkaistaan numeerisessa muodossa niin, että vastaajia ei voida tunnistaa.

Toivomme, että osallistutte kyselyyn ja autatte meitä tutkimuksemme tekemisessä. Muista antaa myös vastausosoite, jotta voimme lähettää Teille tutkimustiivistelmän. Vastaaminen vie noin 10 minuuttia. Osallistu kyselyyn osoitteessa <https://elomake.metropolia.fi/lomakkeet/1587/lomake.html>.

Ystävällisin terveisin
Markus Kelamaa
Jesse Länsmans